

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**MOŽNOSTI SODELOVANJA SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ
– ENOTEN NASTOP ALI KONKURENČNO TEKMOVANJE?**

Ljubljana, julij 2011

MOJCA GOLOB

IZJAVA

Študentka Mojca Golob izjavljam, da sem avtorica tega magistrskega dela, ki sem ga napisala v soglasju s svetovalcem prof. dr. Jože Damijanom, in da v skladu s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1 SISTEMI DELOVANJA IN NASTOPANJA PRISTANIŠČ NA SVETOVNEM TRGU	6
1.1 Sistemi ameriških in azijskih pristanišč	7
1.2 Pristaniški sistemi v evropskem prostoru	11
1.2.1 Pristanišča severne in zahodne Evrope	15
1.2.2 Sredozemska pristanišča	18
1.2.3 Pristanišča severnega Jadrana	22
1.2.3.1 Koncept skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	25
2 TRGOVINSKI TOKOVI DO EVROPSKIH PRISTANIŠČ	26
2.1 Zaledje pristanišč severne Evrope	28
2.2 Sredozemski krog pristanišč	29
2.3 Severnojadranski pristaniški sistem	30
2.3.1 Konkurenca med pristanišči severnega Jadrana	32
2.3.2 Primerjava z ostalimi evropskimi pristaniškimi sistemi	33
2.3.2.1 Potencialne prednosti pred pristanišči severne Evrope	34
2.3.2.2 Strateško povezovanje s sredozemskimi pristanišči	37
3 GEOSTRATEŠKA LEGA PRISTANIŠČ SEVERNEGA JADRANA	38
3.1 Vseevropski transportni koridorji	39
3.1.1 Prometne povezave Slovenije	40
3.1.1.1 Cestni promet	41
3.1.1.2 Železniški promet	44
3.1.2 Prometne povezave sosednjih držav	50
3.2 Vključevanje pomorskega prometa v prometne povezave	59
3.2.1 Pomorske avtoceste	60
3.2.2 Pomen logističnih centrov in intermodalnosti	62
3.2.3 Trajnostni razvoj evropske celine	64
4 POTENCIALNI SKUPNI SISTEM SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ	66
4.1 Konkurenčne prednosti pristanišč	69
4.2 Analiza konkurenčnosti pristanišč	81
4.2.1 Splošni konkurenčni položaj pristanišč	81
4.2.2 Metodologija za izračun konkurenčnosti pristanišč	83
4.3 Konkurenčni položaj pristanišč	86
4.3.1 Konkurenčni položaj pristanišča v Kopru	87
4.3.2 Konkurenčni položaj pristanišča v Trstu	90
4.3.3 Konkurenčni položaj pristanišča v Reki	92
4.4 Primerjava konkurenčnosti pristanišč	94
4.5 Model skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	98
4.5.1 Rezultati modela o sodelovanju	99

5 PREDNOSTI IN SLABOSTI MEDSEBOJNEGA POVEZOVANJA	
PRISTANIŠČ	108
5.1 Primeri povezovanja pristanišč v svetu	108
5.2 Glavne prednosti in slabosti povezovanja severnojadranskih pristanišč.....	110
5.3 Alternativne možnosti sodelovanja pristanišč	111
5.4 Uspešnost povezovanja severnojadranskih pristanišč	114
SKLEP	116
LITERATURA IN VIRI	118
PRILOGE	

KAZALO TABEL

Tabela 1: Obseg in struktura pretovora severno- in zahodnoevropskih pristanišč (v tisoč tonah).....	15
Tabela 2: Uteži, dodeljene hierarhičnim indikatorjem/ kriterijem konkurenčnosti	86
Tabela 3: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v obdobju 1999–2009	95
Tabela 4: Kazalniki konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	101
Tabela 5: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	103
Tabela 6: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela specializacije, vključno s kontejnerji	107

KAZALO SLIK

Slika 1: Razdelitev količin kontejnerjev – 2002	10
Slika 2: Razdelitev količin kontejnerjev – 2015	11
Slika 3: Tržni delež v evropskem pristaniškem sistemu	27
Slika 4: Obseg ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih	33
Slika 5: Jadransko-baltska povezava po kopnem	35
Slika 6: Notranje plovne poti na Madžarskem	59
Slika 7: Prometne povezave severnojadranskih pristanišč.....	68
Slika 8: Kazalniki konkurenčnosti v pristanišču Koper v obdobju 1999–2009	88
Slika 9: Kazalniki konkurenčnosti pristanišča v Trstu v obdobju 2005–2009.....	90
Slika 10: Kazalniki konkurenčnosti pristanišča v Reki v obdobju 2004–2009.....	93
Slika 11: Konkurenčnost treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru parcialnega nastopanja na trgu v obdobju 1999–2009	98
Slika 12: Sprememba stopnje konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	104

Slika 13: Specializacija v kontejnerje treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.....	105
Slika 14: Dinamika pristaniških aktivnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.....	106
Slika 15: Izvozna moč treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč....	107
Slika 16: Sprememba stopnje konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela specializacije, vključno s kontejnerji.....	108

UVOD

Pozitiven ekonomski vpliv pristanišč in njihovih terminalov se je razširil iz lokalnega v mednarodno okolje, saj so se v proces premeščanja tovora vključili pošiljatelji in prejemniki iz različnih koncev sveta. Razlogi so v globalizaciji, odstranjevanju ekonomskih in fizičnih meja ter čedalje večji konkurenci.

Dimenzije ladijskega prevoza postavljajo vedno višje zahteve za pristanišča in njihove kontejnerske terminale. Ti se morajo neprestano prilagajati novim zahtevam mednarodnega trga in slediti potrebam uporabnikov, kar pomeni tehnično in tehnološko nadgrajevati dejavnost. Kontejnerski terminali, ki bodo sprejemali velike kontejnerske ladje, bodo morali imeti zelo dolgo operativno obalo ter primerno globino morja. Njihov razvoj bo zato šel v smeri večje zmogljivosti in nosilnosti, kar pa je zaradi velikih finančnih naložb realno pričakovati le pri nekaterih pristaniščih.

Vedno ostrejša konkurenca in nizka profitabilnost načeloma spodbujata pristanišča, da racionalizirajo svoje delovanje. Za 80. in 90. leta prejšnjega stoletja je bilo značilno povezovanje v t.i. strateške alianse, kasneje pa predvsem prevzemanje podjetij ali njihovo združevanje. Kljub potencialnim prednostim aliانس te niso dolgoročno stabilne in so zato tudi neprivlačne. Pomanjkanje dolgoročne povezanosti med pristanišči privede do tega, da le-ta ne morejo izkoristiti celotnega združenega potenciala in prihrankov v stroških. Vse to slabi njihov položaj in povečuje kredibilnost združitvam (angl. *mergers*). Vedno bolj pomembna postaja namreč navpična integracija dejavnosti, ki so povezane s področjem pomorstva. Dolgoročno uspešna združitev je npr. združitev mednarodnega pristaniškega operaterja in linijskega prevoznika, saj je za uspešno funkcioniranje sistema pomembno učinkovito in sinhrono delovanje vseh členov v verigi.

Praktičen pristop h konkretizaciji zgornje vizije bi moral biti osredotočen k vsestranski prometno-infrastrukturni opremljenosti in sploh k ukrepom, ki bi privlačili nove prometne tokove. Pičlost in razdrobljenost prometnih tokov sta bili doslej glavni razlog za neproduktivno konkuriranje pristanišč. Šele ob povečanih prometnih tokovih, njihovi koncentraciji in diferenciranju bo mogoče usklajeno delovanje pristanišč ter njihovo enotno nastopanje na svetovnem trgu.

Ključ za usklajeno in enotno nastopanje je torej v sposobnosti pritegovanja čedalje večjih prometnih tokov ter sistematičnem prilagajanju celovite prometne ponudbe potrebam, ki jih bodo pogojevali globalni tokovi in njihovi nosilci.

Naravno zaledje severnojadranskih pristanišč sega od južne Nemčije, preko Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške do Romunije in Ukrajine. Vendar je tranzitna, t.j. k zaledju usmerjena, intenzivnost severnojadranskih pristanišč različna. Doslej sta bili pretežno

tranzitno usmerjeni predvsem pristanišči Koper (za Avstrijo, Češko, Slovaško in Madžarsko) in Reka (predvsem tranzit za Madžarsko), medtem ko je to za Trst v veliki meri veljalo le ob upoštevanju nafte, ostali tovari pa so pretežno namenjeni industriji Trsta in italijanskega severovzhoda. Poleg severnojadranskih pristanišč pa se za prometne tokove naravnega zaledja severnega Jadrana delno potegujejo še črnomska pristanišča in severnoevropska nemška pristanišča.

Vsekakor mora Koper iskati svojo vlogo kot najpomembnejše severnojadransko pristanišče. Ni se mu potrebno spuščati v boj s pristanišči kot Gioia Tauro, saj nima takšne geoprometne lege. Bolj mora slediti severnoevropskim pristaniščem, ki odjedajo precejšnji del pogače. Ta so razpredla svojo intermodalno mrežo v neposredno bližino, ki sega celo do južne Avstrije in Madžarske. Pristanišče Koper ima namreč veliko gravitacijsko območje, ki še ni povsem izkoriščeno. To mu daje pomembne konkurenčne prednosti nasproti ostalim pristaniščem v regiji.

Konkurenčne prednosti pristanišč se tako kažejo predvsem v stroških delovanja ter ceni in času kopenskega prevoza kot pomembnih komponent optimalne prevozne poti. Primerjava pristanišč glede na različne dejavnike je možna preko skupnega indeksa konkurenčnosti, katerega cilj je pokazati konkurenčne prednosti enega pristanišča pred drugim.

Magistrsko delo je sestavljeno iz **šestih poglavij**, ki sledijo uvodnemu delu s predstavitvijo namena, metodologije in znanstvenega prispevka magistrskega dela. **Prvo poglavje** je namenjeno opisu sistemov delovanja in nastopanja pristanišč na svetovnem trgu. V prvi vrsti so opisani sistemi ameriških in azijskih pristanišč, ki glede na položaj gospodarstev na svetovnem trgu krojijo trgovino in mednarodno menjavo. Sledi podrobnejši povzetek sistema na evropskem prostoru, in sicer severno- in zahodnoevropskih pristanišč, sredozemskega kroga le-teh in pristanišč severnega Jadrana. Na koncu je izpostavljen koncept skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.

Drugo poglavje opisuje trgovinske tokove do evropskih pristanišč. Zaledje pristanišč severne Evrope je ena ključnih determinant razvoja ostalih pristaniških sistemov. Podobno je pri sredozemskih pristaniščih, s tem da je njihova vloga veliko bolj pomembna za tranzitni promet proti Daljnemu vzhodu in storitve »od točke do točke«. Severnojadranski pristaniški sistem je v primerjavi s predhodnimi mlajši in trenutno manj izrazit, vsekakor pa z največ potenciala in razvojnimi možnostmi. Ena od oblik je enoten sistem, druga pa samostojen nastop na enotnem trgu. Poleg naravno-konfiguralnih razlogov je zaradi ekonomike obsega in tudi tarifne politike vprašujoča potencialna vloga pristanišč severne in zahodne Evrope. V prihodnjih letih lahko pričakujemo okrepitev prometa v Sredozemlju, kar bodo morala izkoristiti tudi pristanišča severnega Jadrana.

Namen **tretjega poglavja** je orisati geostrateško lego pristanišč severnega Jadrana, začenši z vseevropskimi prometnimi koridorji in opisom prometnih sistemov vseh držav, ki so neposredno povezani z izvajanjem pomorskega prometa na območju severnega Jadrana, ter nadaljevanje in zaokrožitev poglavja z vključenostjo pomorskega prometa v prometne povezave. Slednje pomeni oris pomena pomorskih avtocest, logističnih centrov in intermodalnosti ter trajnostni razvoj evropske celine.

Sledi **četrti poglavje** s predstavitvijo potencialnega skupnega sistema severnojadranskih pristanišč, t.j. konkurenčnih prednosti z analizo primerov treh pomembnih pristanišč v severovzhodnem delu Jadranskega morja ter modela potencialnega skupnega sistema teh pristanišč. Dejstvo, da si pristanišča severnega Jadrana delijo isti profil univerzalnih pristanišč s specializiranimi terminali, determinira v medsebojnem odnosu le dve možnosti: bodisi naporni konkurenčni boj ali sporazum o delitvi dela in specializacije, kar bi postopoma privedlo do enotnega pristaniškega sistema.

Peto poglavje povzema prednosti in slabosti medsebojnega povezovanja pristanišč v skupni sistem, s poudarkom na pristaniščih severnega Jadrana, ter alternativne možnosti in uspešnost njihovega povezovanja. Večina pristaniških oblasti poskuša reševati konkurenčne pritiske tako, da sledijo zahtevam trga, saj se zavedajo, da so naložbe velikokrat špekulativne ali usmerjene k zahtevam strank. Pristopa nista niti ekonomsko niti okoljsko trajnostna.

Magistrsko delo se zaključuje s ključnimi ugotovitvami in sklepi, katerim sledi navedba uporabljene literature in virov.

Namen in cilj magistrskega dela. Namen magistrskega dela je dokazati, da je sodelovanje med pristanišči severnega Jadrana na dolgi rok sicer veliko perspektivnejše za celotno severnojadransko regijo, saj bi lahko sistem povezanih pristanišč severnega Jadrana veliko lažje konkuriral pristaniščem iz severa Evrope. Vendar so posamezni interesi držav tako močni, da sodelovanje v tem trenutku še ni uresničljivo. Pristanišča severnega Jadrana zato ostajajo konkurenti, v prihodnosti pa se bodo brez doseganja ekonomij obsega morala specializirati in regionalizirati ali povezati v skupen sistem severnojadranskih pristanišč.

V skladu s strukturo magistrskega dela so cilji naslednji:

- opisati sistem delovanja pristanišč na svetovnem trgu,
- opisati razvoj pomorskega prometa v Evropi,
- pojasniti fenomen stekanja trgovinskih tokov do evropskih pristanišč,
- poudariti pomen strateške lege pristanišč severnega Jadrana,
- analizirati prometno lego Slovenije in sosednjih držav ter razvitost njihove prometne infrastrukture,

- izpostaviti pomen pomorskega prometa v celotnem prometnem sistemu,
- analizirati gospodarski potencial integracije pomorskega, železniškega in cestnega prometa v skupno prometno-logistično storitev za Slovenijo,
- analizirati posledice poskusov povezovanja med pristanišči v Evropi ter prednosti in slabosti konkurenčnih pristanišč severnega Jadrana,
- opredeliti potencialni model skupnega sistema severnojadranskih pristanišč,
- analizirati prednosti in slabosti morebitnega medsebojnega povezovanja pristanišč severnega Jadrana in
- analizirati alternativne možnosti za specializacijo prek prometnega povezovanja posameznih pristanišč.

Raziskovalna hipoteza. Ključna raziskovalna hipoteza magistrskega dela je, da kljub temu, da bi se gospodarski potencial pristanišč severnega Jadrana glede na severnoevropska pristanišča močno povečal z njihovim sodelovanjem in/ali specializacijo, pa je zaradi specifičnih nacionalnih ali parcialnih interesov posameznih pristanišč možnost tovrstnega sodelovanja v prihodnosti manj verjetna. Bolj verjeten se zdi samostojen razvoj posameznih severnojadranskih pristanišč in prevladujoča medsebojna konkurenca. Kljub temu pa bi veljalo razmisliti vsaj o možnostih njihovih medsebojnih prometnih povezav, s čimer bi na srednji rok bilo mogoče izkoristiti nekatere možnosti doseganja ekonomij obsega in specializacije posameznih pristanišč.

Metodologija. Pri raziskovanju pojmov, ki jih ni mogoče natančno izmeriti oziroma njihovega pomena opredeliti s kvantitativnimi podatki, je pomembno, da se njihov prispevek opiše drugače, bolj subjektivno in orisno.

Način raziskovanja je kvalitativna analiza že obstoječih podatkov, s katerimi se razpoložljive, relevantne in zanesljive podatke razlaga v kontekstu celote. To pomeni, da se v interpretacijo ustrezno umešča tudi odstopajoče primere oziroma izjeme.

Značilnosti analize kvalitativnih podatkov so poudarjen pomen konteksta, študij primerov (angl. *case studies*), pri analizi kvantitativnih primarnih podatkov pa predvsem induktivnost, procesnost, visoka veljavnost in specifična vloga raziskovalca v dani situaciji (Bregar, Ograjenšek & Bavdaž, 2005, str. 158).

Nabor metod analize kvalitativnih podatkov je širok. Razlikujejo se glede na razčlenjenost, proceduralne zahteve in glede na to, ali temeljijo na deduktivnem ali induktivnem raziskovalnem pristopu.

Magistrsko delo vključuje tako deduktivni raziskovalni pristop, za katerega je značilno, da raziskovalec izhaja iz obstoječe teorije, kot tudi v določeni meri induktivni pristop oziroma t.i. kombinacijo obeh. Uporaba le deduktivnega raziskovalnega pristopa, ki omogoča

integracijo spoznanj v obstoječa znanja, namreč z omejevanjem na obstoječo teorijo, omogoča zaključke brez dokončne raziskave obravnavanega področja. To slabost delno odpravi uporaba kombinacije deduktivnega pristopa z induktivnim tako, da rezultira zadovoljive odgovore na zastavljena raziskovalna vprašanja (Bregar, Ograjenšek & Bavdaž, 2005, str. 163–168).

Na podlagi navedenega se za analizo konkurenčnih prednosti posameznih pristanišč severnega Jadrana in potencialno skupnega sistema severnojadranskih pristanišč v magistrskem delu uporablja primerjava osmih »*ad hoc*« indikatorjev konkurenčnosti po multikriterijski odločitveni metodi Promethee, ki omogoča enostavno razumevanje zanesljivih rezultatov. Ta metoda prav tako eliminira merske napake med različnimi alternativami in omogoča lažjo primerjavo med njimi ter s tem boljše končne rezultate (Laxe, 2005, str. 5–7).

Znanstveni prispevek magistrskega dela. Znanstveni prispevek magistrskega dela je v identifikaciji tega, da konkurenca med pristanišči največkrat pospešuje razvoj najperspektivnejših pristanišč in prispeva k »propadu« tistih, ki ne uspejo razvijati potrebnih potencialov za uspešno in stabilno zagotavljanje storitev. Rešitve pristanišč z manj »naravnega« potenciala so velikokrat poskusi sodelovanja ali celo strateških povezav. Vendarle pa je tudi za kaj takega potreben čas in predvsem drugačen način organiziranja dela. Povezave ali druge oblike sodelovanja zato največkrat ne vzdržijo ali mogoče zanje tudi ni dolgoročnega interesa. Pristanišča tako največkrat zasledujejo nacionalne ali parcialne interese.

Analiza obstoječega stanja na področju pomorske in pristaniške politike, predvsem pa opis sistema delovanja pristanišč na svetovnem trgu, dosedanjega razvoja pomorskega prometa in pomena le-tega v celotnem prometnem sistemu ter gospodarskega potenciala integracije pomorskega, železniškega in cestnega prometa v skupno prometno-logistično storitev, bo prispevala k boljšemu razumevanju pomena ustreznega delovanja pristanišč za gospodarstvo posameznih držav in končno svetovnega gospodarstva ter hkrati k lažjemu predstavljanju kompleksnosti integriranja koncepta uspešnega pristaniškega sistema v celotni sistem prometnega razvoja, predvsem evropske celine.

Z opisom posameznih pristanišč, njihovih prednosti in slabosti ter predvsem analizo morebitnega medsebojnega povezovanja pristanišč severnega Jadrana z alternativnimi možnostmi za specializacijo se v magistrskem delu pojasnjuje dvojnost v razvoju pristaniške dejavnosti na območju severnega Jadrana. Prvič, kako pomembno je imeti pristaniški sistem, ki omogoča razvoj v regiji ali državi, ter drugič, kako težko predvsem mala in srednje velika pristanišča medsebojno konkurirajo, a se zaradi zunanjih dejavnikov ne želijo/ smejo odločiti za pristop v skupen/ povezan sistem pristanišč.

1 SISTEMI DELOVANJA IN NASTOPANJA PRISTANIŠČ NA SVETOVNEM TRGU

Pristanišča so v zgodovini vedno medsebojno konkurirala. Globalizacija je ves potek samo še poglobila. Pristanišča tako vedno bolj iščejo konkurenčne prednosti, kar je v preteklosti vplivalo na večji tržni delež in boljše pogoje trgovanja, dandanes pa temu ni več tako. Zunanji dejavniki namreč vplivajo na vedno večjo negotovost in spremembe, to pa posledično pomeni, da postajajo obstoječi načini planiranja zastareli in neučinkoviti (Slack, 2001, str. 1 in 2).

Revolucijo je povzročila predvsem kontejnerizacija. Naraščajoča uporaba kontejnerjev kot standardizirane tovarne enote v pomorskem prometu je bila namreč pomemben tehnološki korak in najbolj izstopajoč fenomen, ki se je v tem sektorju zgodil v zadnjih tridesetih letih (Fageda, 2000, str. 1). Ta je omogočila cenejši prevoz blaga in predvsem prevoz na daljše razdalje. Posamezno pristanišče tako ni nujno več nadzorovalo notranjega trga, pravzaprav lokalno pristanišče ni imelo niti zagotovila, da bo lahko izključno trgovalo z lokalnim blagom. Za pristanišča je bil to neke vrste paradoks, saj so investicije pristanišč v infrastrukturo, v kar jih je silila globalizacija in kontejnerizacija, sicer vplivale na znižanje operativnih stroškov in povečanje učinkovitosti sistema, vendar so bili to učinki, ki so vplivali na celotno prevozno verigo. Rezultat investiranja v infrastrukturo pa hkrati ni bil zagotovilo, da se bo to tudi obrestovalo (Slack, 2001, str. 2 in 3).

Po spremembah, ki sta jih povzročili uvedba kontejnerjev in intermodalnega prometa, vpliva na pomorsko industrijo še vedno t.i. revolucija pretovarjanja blaga. Pri tem se pojavljajo različni scenariji razvoja v povezavi z ladijskimi prevozniki. Prva možnost je pojav »*mega hubov*« oziroma nekaj velikih pristanišč, preko katerih prevažajo blago pomembnejši svetovni ladijski prevozniki. Druga, bolj realna možnost pa je, da poleg nekaterih navez obstajajo tudi manjša regionalna pristanišča, ki prispevajo k večjemu regionalnemu ravnovesju (Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2001, str. 3).

Globalizacija je na svetovnem trgu vplivala na spremembe v sistemu delovanja tako pristanišč kot tudi ladijskih prevoznikov. Združevanje prevoznikov in usmerjanje njihovega trgovanja v eno ali le nekaj večjih pristanišč je le ena izmed posledic razvoja. Posledično se povečuje tudi nosilnost ladij, saj je le-ta v veliki meri povezana z razvojem pristaniških zmogljivosti in ustreznimi prometnimi povezavami pristanišča z zaledjem (ICF Consulting, 2005, str. 7). V začetku 21. stoletja je bila nosilnost ladij nekje 6.000 kontejnerskih enot ali TEU (angl. *twenty-foot equivalent unit*¹), medtem ko so graditelji ladij predlagali povečanje vse do 15.000 TEU. Ekonomisti so pri tem opozarjali, da bodo nosilnosti nad 9.000 TEU povzročile pojav disekonomij obsega. Vedno večje nosilnosti

¹ TEU je enota 1 kontejnerja dolžine 20 čevljev.

ladij namreč predstavljajo večji izziv za pristanišča, saj se morajo le-ta neprestano prilagajati novim zahtevam prevoznikov (Slack, 2001, str. 3–5; Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2001, str. 4). Trenutno so v uporabi ladje velikanke nad 12.000 TEU.

Vsekakor je rast ladijskega tovora logična posledica ekonomskega koncepta ekonomij obsega, na kar vpliva tudi nov način organiziranja pristanišč, kjer je vedno bolj pomembna komponenta čas. Najbolje se je to v preteklih dveh desetletjih pokazalo pri razvoju sredozemskih pristanišč, ki so zaradi ekonomske in politične kompleksnosti morala v prvi vrsti promovirati svoj pristaniški sistem. Zanimiv primer je pristanišče Gioia Tauro, ki še leta 1995 ni niti obstajalo, trenutno pa rangira med prvimi dvajsetimi svetovnimi pristanišči. Razvoju tega pristanišča so sledila tudi pristanišča Cagliari, Brindisi in Taranto, in sicer predvsem glede načina poslovanja. Slednje se je odrazilo v vedno večji konkurenci in ne v povezovanju v skupen pristaniški sistem (Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2001, str. 4).

Poleg pomembne časovne komponente vplivajo na konkurenčnost pristanišč tudi stroški ladijskih prevoznikov. Znižanje stroškov za 10 odstotkov naj bi namreč vplivalo na kar 20-odstotno povečanje prometa, po drugi strani pa je slaba infrastruktura vzrok za kar 40 odstotkov višje stroške v pristaniščih (Jones, 2005, str. 5; Clark, Dollar & Micco, 2002, str. 2). Zato je že v 70. letih prejšnjega stoletja predstavljala eno izmed ključnih komponent razvoja pristanišč sprememba tehnologije. Vplivala je na hitro obračanje zmogljivejših ladij, znižala stroške dela in povečala ekonomije obsega. S tem se je razvil koncept koncentracije pristanišč (Komadina, Čišić & Hlača, 2006, str. 186).

1.1 Sistemi ameriških in azijskih pristanišč

Združene države Amerike (v nadaljevanju ZDA) so bile pred slabim desetletjem s skoraj 1 milijardo ton blaga, t.j. približno 20 odstotkov mednarodnega pomorskega prometa, največji svetovni uvoznik in izvoznik. Skupna količina trgovanega blaga je bila v ZDA skoraj 15 milijard ton, kar kaže na to, da se z večino blaga trguje na domačem trgu. Mednarodna trgovina je v istem obdobju znašala nekaj več kot 2 bilijona ameriških dolarjev (v nadaljevanju USD), medtem ko je leta 2008 presegla mejo 3 bilijonov USD. Do leta 2020 se pričakuje, da bo notranja trgovina narasla za 67 odstotkov, medtem ko naj bi se mednarodna trgovina celo podvojila (Foschi, 2004, str. 3).

Pristanišča so za ZDA ključnega pomena in predstavljajo pomembno stičišče s svetom ter vzdržujejo »zdravo« ekonomsko stanje v zveznih državah. Kljub temu pa je potreba po vitalnosti pristanišč tudi v ZDA v veliki meri spregledana in podcenjena. Zato bodo morale ZDA poskrbeti, da bo pristaniški sistem tudi v prihodnosti pozitivno vplival na njihov razvoj. Večja ameriška pristanišča naj bi namreč v obdobju do leta 2020 v povprečju vsaj podvojila obseg (pre)tovora. Vendar je pri tem potrebno poudariti, da bodo pristanišča

sposobna slediti spremembam v povpraševanju le z agresivno razvojno politiko in razvojem severnoameriškega pristaniškega sistema (Foschi, 2004, str. 3).

V ZDA je približno 183 pristanišč z globokim morskim dnom, vendar se le-ta med seboj razlikujejo tako po geografskem položaju kot tudi po trgovanem blagu. Od vseh pristanišč se pretovarja kar 85 odstotkov blaga preko 15 največjih pristanišč, 54 odstotkov blaga je skoncentriranega med prvimi desetimi pristanišči, medtem ko 4 največja pristanišča v ZDA beležijo kar 34-odstotni delež v pretovoru vsega blaga. Večina kontejnerskega pomorskega prevoza gre preko dveh »klustrov« ali grozdov, in sicer kar 51 odstotkov po zahodni obali preko Kalifornije in 41 odstotkov ob obali Atlantika preko države Washington (Foschi, 2004, str. 10–17; American Association of Port Authorities, 2008).

V ZDA je raven koncentracije kontejnerskega prometa od leta 1990 naprej naraščala, na njeno regionalizacijo pa je vedno bolj vplival kapital, ki je bil hkrati pogojen z zaledjem posameznega pristanišča. To je dokaz, da je regionalizacija severnoameriških pristanišč povezana z naraščajočo ravnijo koncentracije pristanišč (Rodrigue, 2005, str. 13).

Kot navedeno, je ameriški pristaniški sistem zelo specializiran. Kljub temu pa razvoj v tehnologiji in neprestano naraščanje obsega (pre)tovora sili tudi ameriška pristanišča k skrajševanju pretovornega časa in vedno nižjim operativnim stroškom. Da bi pristanišča dosegala ekonomije obsega in znižala stroške na enoto, povečujejo operativne obale in globino pristaniškega dna. Hkrati jih k temu silijo tudi ladijski prevozniki, ki zaradi konkurenčnosti in doseganja ekonomij obsega povečujejo nosilnosti ladij (Foschi, 2004, str. 30). Ameriška pristanišča so pri tem izpostavljena izzivu, ali se prilagoditi novostim ali enostavno propasti. Konkurence med pristanišči namreč ni mogoče ignorirati. Odločitev azijskega prevoznika o privilegirani uporabi pristanišča v Los Angelesu je npr. na ameriškem trgu že kot neke vrste pogajanje in je za pristanišča lahko usodna (Dowd & Fleming, 1994, str. 32–34). Pri tem pa je potrebno poudariti tudi pomembno vlogo multimodatnega prometa. ZDA so namreč v preteklosti premalo vlagale v celoten prometni sistem in so trenutno vse povezave med posameznimi podsistemi maksimalno izkoriščene. To pomeni, da lahko majhno odstopanje od trenutnih razmer na trgu ZDA povzroči zlom celotnega sistema. ZDA bodo morale zato poskrbeti, da se bo multimodalni sistem prilagajal razmeram na trgu. Paradoks na ameriškem trgu, t.j. razvit pristaniški sistem in veliko manj razvito ostalo prometno omrežje, bo lahko imel v nasprotnem primeru negativne posledice na celotno gospodarstvo (National Chamber Foundations, 2003, str. 3).

V ZDA so pristanišča organizirana na različnih nivojih oziroma so odraz oblasti tako na lokalnem kot tudi državnem (posamezne zvezne države) in meddržavnem oziroma »zveznem« nivoju. Ne obstaja nacionalni plan ali strategija za način delovanja, organiziranja in razvoja pristanišč, saj njihovo delovanje določa že ustava. Njihovo delovanje je zato povsem decentralizirano. Poskusa sprememb sistema, kot je nastavljen do

sedaj, še ni bilo, res pa je, da so bile v preteklosti že določene koordinacije med pristanišči na regionalnem nivoju; npr. leta 1998 se je 6 vzhodnoameriških pristanišč (New York–New Jersey, Baltimore, Hampton Roads, Wilmington, Charleston and Savannah) dogovorilo, da bodo delila informacije o tarifah, stroških, pravilih in pogojih storitev, ki jih opravljajo, ne pa tudi hkrati o postavljanju skupnih tarif, kar bi seveda zmanjšalo medsebojno konkurenco (Ircha, 2001, str. 200 in 210).

Zaradi naraščanja pomembnosti multimodalnega prevoza se tradicionalne metode ocenjevanja povpraševanja po pristaniških storitvah z upoštevanjem zalednih omejitev v ZDA ne uporabljajo več. Pristanišča z uporabo nizko stroškovnih vlakov z visokimi hitrostmi ne služijo več samo pristaniškemu okolišu, temveč tudi območju daleč od pristanišč. Prostrani ameriški trg servisirajo pristanišča iz obeh strani ZDA, ki s tem medsebojno konkurirajo (Luo & Grigalunas, 2003, str. 173). Glede na podatke Vickermana (2006, str. 47–49) naj bi imelo 75 odstotkov izmed 16 ameriških pristanišč do konca prvega desetletja tega tisočletja pomenljive težave s kapacitetami, do leta 2020 pa naj bi večina vseh ameriških kontejnerskih pristanišč podvojila oziroma potrojila obseg. Slednje bo pomenilo, da bo povpraševanje preseгло trenutne kapacitete za več kot 200 odstotkov.

Podobna situacija kot v ameriški pristaniški industriji je tudi na **azijskem trgu**. V obdobju od 1974 do 2004 se je obremenitev pristanišč povečala za približno 60 odstotkov. »Boom«, ki ga je povzročila uporaba velike količine nafte in naftnih derivatov v vseh industrijskih panogah, je neposredno vplival na pospešeno gradnjo in posodobitev pomorske infrastrukture (Poletan Jugovič & Cvetkovič, 2008, str. 63). Glede na spremembe, ki jih je pogojevala globalizacija, so se tudi azijske države borile za obstoj pristanišč in vlagale ogromno kapitala v pristaniško infrastrukturo, da bi izboljšale učinkovitost in ohranile konkurenčnost (Lee & Kim, 2007, str. 55). Ključno vlogo pri tem so igrali spreminjajoči se vzorci trgovanja, saj je azijski trg še posebej občutljiv na svetovne trende. Zelo pomembno vlogo ima pri tem pristaniška politika, med drugim predvsem čas, kakovost in stroški operativnega delovanja posameznih pristanišč (Trade growth pressure Asian ports, 2008).

Proces in hitrost sprememb pristaniške industrije na azijskem trgu, koncentrirane predvsem na Kitajskem, sta različna in predvsem hitrejša kot v drugih regijah po svetu. Med prvimi tridesetimi kontejnerskimi pristanišči na svetu je 20 azijskih in kar 25 odstotkov celotnega obsega trgovanja je koncentriranega v tej regiji. V letu 2007 je še posebej izstopal kontejnerski promet Azije z Evropo, medtem ko je bil razvoj, sicer s 37 odstotki, največjega azijskega (kitajskega) partnerja, ZDA, zelo šibak (Federal maritime commission, 2008, str. 28 in 29).

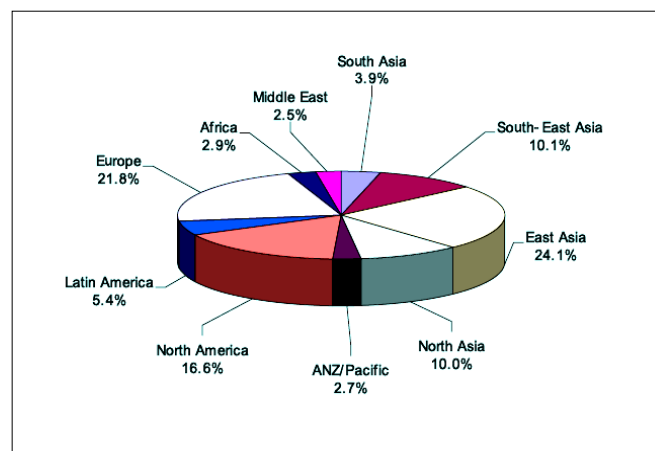
Razvoj pristaniške industrije je pretresel že tako veliko konkurenco in večina pristanišč se bori za obstoj na trgu. Še posebej Hong Kong in Singapur, najbolj prometni pristanišči, maksimirata učinkovitost pristaniške infrastrukture z izgraditvijo obsežnih logističnih

centrov, dodatnimi vlaganji v kakovostne storitve in ohranjanjem konkurenčnih prednosti za pritegovanje starih in novih prometnih tokov (Lee & Kim, 2007, str. 74 in 75). Kitajska oblast posveča glavno pozornost ravno razvoju pristanišč, in sicer v okviru 11-letnega razvojnega plana, s katerim podpira visoko gospodarsko rast v državi. V ta namen je Kitajska namenila tudi veliko denarja in pristanišča so na ta račun tudi ogromno pridobila. Njihov položaj se je izboljšal toliko, da so se pojavila v zgornji polovici dvajsetih največjih svetovnih pristanišč. Celo Hong Kong, ki je vse od 1992. leta kotiral kot svetovno najaktivnejše pristanišče, je imel v primerjavi s Šanghajem veliko nižje stopnje rasti. Šanghaj je postalo največje »hub« pristanišče v vzhodni Aziji za zadovoljevanje kitajskih potreb svetovne trgovine. Tako je Kitajska med letoma 2001 in 2005 dosegla s 50 odstotkov celotnega prometa Bližnjega vzhoda najvišjo povprečno letno rast prometa s kontejnerji (Poletan Jugovič & Cvetkovič, 2008, str. 63).

Glede na napovedi razvoja kontejnerskega prometa naj bi se skupni obseg mednarodnega prevoza kontejnerjev v pristaniščih azijskih držav od leta 2002 do 2015 povečeval s povprečno letno stopnjo rasti 6,6 odstotka. V povezavi s tem naj bi se delež azijskih pristanišč v svetovnem obsegu povečal iz 53 odstotkov v letu 2002 na 61 odstotkov v letu 2015. Glavno pretovarjanje blaga na azijskih tleh bo ostajalo v pristaniščih Singapur in Hong Kong. Kitajska, predvsem pa najbolj oblegana pristanišča v regiji, bodo znatno povečala investiranje za zagotovitev ustreznega dostopa do terminalov po cesti, železnici in celinskih plovni poteh, ki bodo bistvenega pomena za učinkovito razširitev zaledja (Economic and social commission for Asia and Pacific: Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast), 2005, str. v–vi).

Slika 1 in Slika 2 prikazujeta razdelitev količine kontejnerjev v letih 2002 in 2015 po regijah.

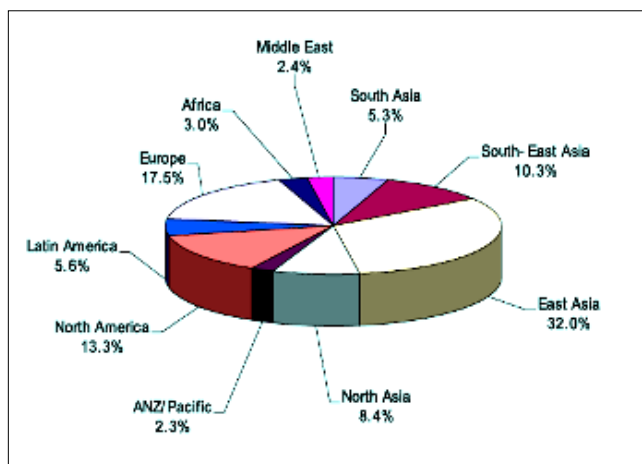
Slika 1: Razdelitev količin kontejnerjev – 2002



Vir: Economic and social commission for Asia and Pacific: Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast), 2005, str. 30, graf 3–4.

Glede na razdelitev, ki izhaja iz Slike 1, je Vzhodna Azija najpomembnejša regija v svetovnem merilu, saj je v letu 2002 predstavljala 24 odstotkov celotne menjave. Sledita ji Evropa z 22 odstotki in Severna Amerika s 17 odstotki. Takoj za navedenima sledita ponovno azijski regiji s skupaj 20 odstotki vsega pretovora na svetovnem trgu (Economic and social commission for Asia and Pacific: Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast), 2005, str. 29 in 30).

Slika 2: Razdelitev količin kontejnerjev – 2015



Vir: Economic and social commission for Asia and Pacific: Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast), 2005, str. 31, graf 3–5.

Kljub obstoječi prevladi pa je do leta 2015 pričakovati še večjo okrepitev vloge vzhodne Azije, kot največjega udeleženca svetovne trgovine s kontejnerji. Delež Evrope in Severne Amerike bo najverjetneje nekoliko upadel, in sicer na 18 oziroma 13 odstotkov (Economic and social commission for Asia and Pacific: Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast), 2005, str. 31).

1.2 Pristaniški sistemi v evropskem prostoru

Evropa ima 70.000 kilometrov dolgo obalo, ki poteka ob Atlantskem in Arktičnem oceanu ter med Baltskim, Severnim, Sredozemskim in Črnim morjem. Delež bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju BDP) pomorskih regij Evropske unije (v nadaljevanju EU) v skupnem BDP obsega približno 40 odstotkov, podoben pa je tudi delež prebivalstva EU, ki živi v teh regijah. Evropska blaginja je torej neizogibno povezana z morjem. Ladjedelnštvo in ladijski promet ter pristanišča ostajajo ključne pomorske dejavnosti. Morska pristanišča in ladijski prevoz omogočajo Evropi, da izkoristi hitro rast mednarodne trgovine in ima vodilno vlogo v svetovnem gospodarstvu (Komisija Evropskih skupnosti, 2007a, str. 3).

Konkurenčna evropska pomorska dejavnost je ključni dejavnik za izboljševanje pomorskega prometa, ki predstavlja okoli 80–90 odstotkov svetovne trgovine in več kot 40 odstotkov notranje trgovine EU. Visoko kakovostni pomorski promet je cenejši in okolju prijaznejši kot cestni promet, premiki iz slednjega pa bi lahko pomenili več milijonov evrov (v nadaljevanju EUR) prihranka (European Commission, 2006b, str. 6 in 7).

Evropska izkušnja je nekoliko drugačna od drugih regij sveta, zlasti Latinske Amerike, Bližnjega vzhoda in južne Azije. V teh regijah je večja predvsem vključenost zasebnega sektorja v upravljanje pristanišča ali pristaniških terminalov. Tudi v Evropi se je sicer začelo z reformami za postopno povečanje vloge zasebnega sektorja, vendar še vedno pod stalnim nadzorom lastnikov, ki so osebe javnega prava. Zato v evropskih državah, še bolj kot v drugih delih sveta, javni sektor zagotavlja subvencije za financiranje nekaterih potrebnih naložb. Glavna skrb EU je zato uvesti pravično konkurenco v vseh evropskih državah, saj imajo le-te različne sposobnosti zagotavljanja subvencij. Kljub vsemu kažejo mednarodne izkušnje na to, da so možnosti za izboljšanje liberalizacije evropskega pristaniškega sektorja realne (Trujillo & Tovar, 2007, str. 150).

Za prilagoditev pričakovani prihodnji rasti blagovnega prometa, brez pritiska na že preveč nasičeno cestno omrežje, bo pomorski promet prevzel še pomembnejšo vlogo. Razvoj prevoza na kratke razdalje je osrednji element strategije doseganja čistega, varnega in učinkovitega prometnega sistema, podrobno določenega v Beli knjigi Evropske komisije (v nadaljevanju EK) iz leta 2001, »Evropske prevozne politike do leta 2010: čas za odločitve«. Slednja v svojih določilih zahteva povečanje obsega in učinkovitosti pristanišč ter pristaniških storitev, kot tudi izboljšanje intermodalnih povezav med pristanišči in notranjim prometnim omrežjem (European Commission, 2002, str. 1).

Junija 2006 je EK sprejela Zeleno knjigo o prihodnji pomorski politiki EU. Ta poudarja strateški pomen morij in oceanov za evropsko gospodarstvo, še posebej pa potrebo po ohranitvi konkurenčnosti panoge ob varovanju morskega okolja ter ohranitvi blaginje in življenjskih pogojev tistih, ki so odvisni od pomorskega gospodarstva. Splošna pomorska politika naj bi prispevala k povečanju trajnostne rabe oceanov in morij, zagotavljanju najvišje kakovosti življenja v obalnih regijah, spodbujanju vodstvene vloge Evrope v mednarodnih pomorskih zadevah in povečanju njene prepoznavnosti.

Konkurenčnost Evrope je vedno bolj odvisna od uspešnega in stroškovno učinkovitega prometnega sistema, vključno s pristaniško dejavnostjo (Ivanjko, 2004, str. 11). Evropska pristanišča so namreč pomembna vez v logistični verigi, od katere je odvisno evropsko gospodarstvo. So središča gospodarske dejavnosti in pomembno vplivajo na kakovost okoliških mestnih in naravnih okolij. Glede na to, da 90 odstotkov evropske zunanje trgovine in skoraj 40 odstotkov notranje trgovine poteka skozi pristanišča, je razumljivo, da se evropska pristanišča soočajo z velikim izzivom (Pristanišča, 2008). Razvoj njihove

zmogljivosti mora namreč biti sorazmeren z rastjo evropske domače in mednarodne trgovine ter združljiv s cilji politike EU, predvsem glede konkurenčnosti. Le-ta se v pomorskem sektorju močno poveča z oblikovanjem več sektorskih grozdov, ki pa so ključnega pomena za ohranitev znanja in izkušenj. Grozdi omogočajo kar najboljši izkoristek zmogljivosti pomorskega sektorja, njihov poudarek pa je na medpanožnih povezavah ter dopolnjevanju, boljšem razumevanju in načrtovanju interakcij med različnimi industrijami in sektorji (Komisija Evropskih skupnosti, 2007a, str. 8 in 9; Pomorski grozdi, 2008).

Ključna vloga pristanišč se kaže v trgovini znotraj in zunaj EU. Njihov pomen bo glede na visoke stopnje rasti, predvsem interkontinentalnega kontejnerskega prometa in politike EU k preusmerjanju le-tega na ladijski prevoz, vedno bolj naraščal. Učinkovito pristanišče bo s tem pridobivalo na pomenu in bo ključno vplivalo na celotno zunanjo trgovino (EUROCHAMBERS, 2007, str. 2).

Celostna pomorska politika EU naj bi v prihodnje iz različnih sektorskih politik razvila povezan politični okvir, ki bi med drugim vključeval (Komisija Evropskih skupnosti, 2007a, str. 2 in 3):

- evropski prostor za pomorski prevoz brez meja,
- nacionalne celostne pomorske politike, ki jih razvijajo države članice,
- načrt s strani držav članic za pomorsko prostorsko načrtovanje,
- zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (v nadaljevanju CO₂) in onesnaževanja s strani ladijskega prevoza,
- evropsko omrežje pomorskih grozdov.

Prioriteta EK bi morala biti zagotavljanje pogojev za konkurenco med evropskimi pristanišči ter zagotavljanje transparentnosti delovanja in financiranja pristanišč. Posebna zakonodaja ni potrebna, saj so akterji na tem področju posamezne države članice oziroma posamezne pristaniške uprave. EK je 13. 2. 2001 sprejela dokument Evropskega parlamenta in sveta, »Spodbujanje kvalitete storitev v morskih pristaniščih: ključ evropskega transporta« (t.i. pristaniški paket). Do takrat ni obstajal okvir, ki bi urejal položaj pristanišč na trgu, razen seveda splošnih svoboščin in konkurenčnih pravil, ki izhajajo iz Pogodbe o EU (European research and consultancy company and Trademco, 2005, str. 12–15).

Vedno večja konkurenca na evropskem trgu pomeni tudi velika vlaganja v infrastrukturo, kar pa so in bodo tudi v prihodnosti zmogla samo največja pristanišča. Slednja imajo namreč zadostno frekvenco prihodov in odhodov ladij, primerno prekladalno opremo in dovolj veliko število kontejnerjev za pretovor. Manjša kontejnerska pristanišča pa se lahko uspešno vključujejo v sistem »feeder« povezav. Cilj tega sistema je racionalizacija in

zapolnitev zmogljivosti velikih kontejnerskih ladij, ki se na pomembnih pomorskih poteh okoli sveta ustavijo v enem od t.i. »hub« pristanišč². Opisan sistem je najbolj primeren v zaprtih morjih, kot je Sredozemsko morje.

V Evropi obstajata glede na najširšo interpretacijo dva kontinentalna geoprometna sistema: severnoevropski in sredozemski sistem. Osrčje prvega je severnoevropski pristaniški (prometno-distribucijski) sistem, ki ga sestavljajo nemška, nizozemska in belgijska pristanišča, na katera se navezujejo baltska, britanska in severnofrancoska pristanišča. V Sredozemlju je pomembnejši zahodni del, ki ga sestavljajo španska, južnofrancoska in italijanska ligurska pristanišča, med katerimi je največje Marseille. Manjša teža preostalih dveh sredozemskih delov, jadranskega in črnomskega, pa izhaja že iz dejstva njune umeščenosti ob delno ali v celoti zaprti morji (Malnič, 1994, str. 25 in 26).

Ne glede na navedeno nekatera evropska pristanišča trpijo zaradi negativne podobe. Slednje izhajajo iz pomanjkanja zanesljivih in visoko kakovostnih storitev ter »know-how«. Navedene težave konkurenčnosti obstajajo predvsem v državah nečlanicah EU, saj je evropski akcijski program za spodbujanje pozitivne podobe pristanišč in proaktivnega vedenja pristanišč le delno vzpostavljen (Verhoeven, 2007, str. 24).

EK se je obvezala pomagati evropskim pristaniščem, da se razširijo in postanejo bolj konkurenčna. Cilj je zagotoviti finančno in regulativno podporo za delovanje na pošten, odprt in učinkovit način ter predvsem izboljšati njihovo konkurenčnost in produktivnost (European Commission, 2006c, str. 5).

Pristanišča v Evropi se soočajo s/z (Komisija Evropskih skupnosti, 2007b, str. 3):

- povpraševanjem po mednarodnem prevozu, ki ga povečujejo nizki stroški in raste hitreje kot gospodarstvo,
- velikimi tehnološkimi spremembami, ki jih zaznamuje razvoj kontejnerskega prometa ter učinkovitejše, hitrejšo, varnejše in čistejše delovanje pristanišč,
- zavezanostjo k zmanjševanju toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka, kar terja zmanjševanje škodljivih emisij in učinkov cestnih zastojev na tonski kilometer ter razširitve prometa na železnico, celinsko plovbo in pomorski promet,
- potrebo po razvoju trajnega dialoga o učinkovitosti in razvoju pristanišč med interesnimi skupinami ter mesti in regijami,
- razvojem in upravljanjem pristanišč, upošteva preglednost, konkurenco in nacionalno in evropsko zakonodajo.

² T.i. sistem »hub« in »spoke« je sistem prekladalnih in razdelilnih pristanišč, kjer se tovor iz večjih ladij preloži na manjše oskrbovalne (angl. *feeder*) ladje. V Sredozemskem morju imajo le tri pristanišča (»hub«) usposobljene kontejnerske terminale za sprejem ogromnih ladij, in sicer Gioia Tauro (Italija), Marsaxlokk (Malta) in Pirej (Grčija) (Rudolf, 2005, str. 41).

1.2.1 Pristanišča severne in zahodne Evrope

Območje Severnega morja vključuje skoraj vsa najpomembnejša pristanišča v Evropi. Na Nizozemskem je locirano največje pristanišče v Evropi in tretje največje pristanišče na svetu, t.j. Rotterdam. Največ blaga se v pristaniščih severne Evrope pretovori, velik pa je tudi obseg *ro-ro* (angl. »roll-on, roll-off«) načina. V letu 2006 je bilo v pristaniščih Severnega morja pretovorjenega skupaj 1,3 bilijona ton splošnega tovora, do leta 2018 pa se načrtuje povprečna od 6 do 7-odstotna letna rast (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. vii). V območje severne Evrope so vključene tudi države Baltskega morja. Med pomembnejšimi, predvsem z vidika konkuriranja s pristanišči ostale Evrope, sta Danska in Nemčija (Actia Forum, 2006, str. 2).

Kot izhaja iz Tabele 1 sledi Rotterdamu med severno- in zahodnoevropskimi pristanišči, z več kot polovico nižjim izkupičkom pretovora in drugačno strukturo, Antwerpen.

Tabela 1: Obseg in struktura pretovora severno- in zahodnoevropskih pristanišč (v tisoč tonah)

Pristanišče	Leto/ tovor	Tekoči razsuti tovor	Suhi razsuti tovor	Veliki kontejnerji	RO-RO	Ostalo	Skupaj
Rotterdam	2006	173.370	85.569	73.820	10.837	9.980	353.576
	2007	184.056	88.738	81.771	9.704	9.882	374.151
	2008	189.895	93.930	83.012	9.130	8.243	384.210
	2009	189.250	62.864	77.803	7.536	9.215	346.668
Antwerpen	2006	37.740	25.609	64.676	5.497	18.182	151.704
	2007	39.220	24.200	76.289	6.335	19.467	165.511
	2008	38.991	27.132	82.219	6.175	16.719	171.236
	2009	38.978	17.163	71.141	4.669	10.166	142.117
Hamburg	2006	14.164	28.718	69.936	377	2.333	115.528
	2007	14.469	26.895	73.950	422	2.454	118.190
	2008	15.600	26.638	73.797	531	2.348	118.914
	2009	14.416	22.166	55.626	487	2.068	94.763
Rostock	2006	2.959	6.405	7	7.880	1.807	19.058
	2007	3.966	5.411	13	8.361	1.833	19.584
	2008	4.914	6.959	42	8.103	1.255	21.273
	2009	4.155	6.176	40	5.971	1.042	17.384
Bremen	2006	1.867	8.383	150	30	4.855	15.285
	2007	1.222	9.220	133	42	5.027	15.644
	2008	1.320	7.747	173	40	5.264	14.544
	2009	1.154	6.525	110	34	3.417	11.240

Vir: Eurostat Statistics, 2011.

Podoben obseg kot Antwerpen je imelo v izhodiščnem letu 2006 hamburško pristanišče, s tem da je obseg pretovora v Hamburgu do leta 2009 precej upadel. Razlog je padec pretovora velikih kontejnerjev. Bremen in Rostock sta po obsegu v primerjavi s predhodnimi precej manjši pristanišči.

Rotterdam predstavlja najstarejše in največje logistično in distribucijsko središče (v nadaljevanju LDS) v Evropi. Zaradi izjemno ugodne lege in odličnih prometnih povezav so najbolj pomembni evropski ekonomski in industrijski centri dosegljivi tudi v manj kot v enem dnevu. Na razdalji 500 kilometrov se nahaja evropski trg s 160 milijoni ljudi. Če se krog poveča na razdaljo 950 kilometrov, potem le-ta pokriva zaledje z 220 milijoni uporabnikov. Celotno območje Rotterdama je evropsko križišče za globalne logistične verige. Primerno je za ravnanje z vsemi vrstami tovora. Odlikuje ga izredna koncentracija zmogljivosti in sposobnosti, »*know-how*« ter izkušenj na enem mestu. Nudi stroškovno učinkovite, visokokakovostne ter porabniku prilagojene storitve. Z notranjostjo ga povezuje ogromno omrežje vodnih poti, hiter in zanesljiv železniški infrastrukturni sistem ter stroškovno ugoden cestni prevoz tovora na daljše razdalje. Rotterdam je povezan tako z bližnjimi pristanišči Velike Britanije, Irske, Skandinavije ter hkrati malo bolj oddaljenimi iz Španije, Grčije, Italije in severne Afrike. Vsako leto pristanišče pretovori več kot 300 milijonov ton tovora. Na stotine milijonov potrošnikov in deset tisoče podjetij oskrbuje LDS Rotterdam. Zastoji v distribucijski verigi so skorajda izključeni. Najnovejša informacijska tehnologija omogoča namreč udeležencem v verigi vsako minuto dostop do informacije o tovoru. Vse je podrejeno pomembnosti hitrosti in učinkovitosti prevoza (Štefančič, 2003, str. 7 in 8).

Kakovost in dostopnost rotterdamskega pristanišča z zaledjem postajata vse bolj odločilna konkurenčna dejavnika. Do nedavnega je bil prevoz po cestah s tovornjaki daleč primarni način za povezavo z zaledjem. Vendar pa je od začetka 80. let prejšnjega stoletja postala vedno bolj priznana reka Ren kot naravna povezava z nemškim zaledjem. Trenutno se je s 40-odstotnim tržnim deležem celinski ladijski prevoz kontejnerjev razvil v pomembno povezavo z zaledjem (Moonen, Van de Rakt, Miller, Van Nunen & Van Hillegersber, 2005, str. 1 in 2).

Pomemben projekt »*Maasvlakte II*« bo zavaroval obstoječi položaj rotterdamskega pristanišča kot največjega v Evropi. Obstaja namreč direktna povezava od pristanišča do reke Ren in notranjih plovnih poti centralne Evrope. Leta 2007 je bil promet pristanišča 11 milijonov TEU ali skupno 407 milijonov ton, projekt pa bo povečal sposobnost pristanišča za 20 odstotkov, medtem ko naj bi se obseg kontejnerskega pretovora potrojil. Prva faza novega terminala naj bi bila končana leta 2013, med drugim nasip pristanišča, ki preprečuje erozijo zemlje (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 96 in 97).

Pristanišče v **Antwerpnu** je znano kot največji konkurent rotterdamskemu, kljub temu da ima precej drugačno storitveno področje. Medtem ko Rotterdam prioritizira operaterje globokega morskega dna in »feeder« storitve, se Antwerp usmerja v nakladalno funkcijo in servisiranje manjših operaterjev na starih trgih.

Antwerpen je mestno pristanišče za tovorno prekladanje, ki jih nudijo zasebne družbe in pomembnejše multistoritveno industrijsko pristanišče na območju 14.000 hektarjev, s čez 4.800.000 kvadratnih metrov (v nadaljevanju m²) skladiščnega območja in 45 odstotkov tranzitnega tovora. Pristanišče je usmerjeno v glavnem k zalednemu trgu, in sicer predvsem z zagotavljanjem energije. Pristanišče je zato okarakterizirano predvsem s petro- in kemijske dejavnosti. Antwerpen je tudi pomembno pristanišče za trgovino z avtomobili (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 98).

Vhod v pristanišče določa reka Shelde. Večji del pristanišča, ki se nahaja znotraj zapornic, omejuje dimenzije ladij. Na reki Shelde se nahajajo novi kontejnerski terminali, prav tako pa tudi nekateri tankerski privezi. Kontejnerski terminal je v letu 2006 dosegel 1,6 milijonov TEU prometa. Na leto se poleg ostalega uvozi tudi 2 milijonov avtomobilov, sicer pa je v pristanišču tudi središče za proizvode gozdne industrije, ki se nato distribuirajo predvsem na trge južne Evrope in nekatere čezmorske destinacije (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 99 in 100).

Ob reki Labi se nahaja največje pristanišče v Nemčiji, t.j. **Hamburg**. V letu 2007 je pristanišče ustvarilo skupni promet 140 milijonov ton, od tega 118 milijonov ton predvsem iz naslova pretovora tekočega in suhega razsutega tovora in velikih kontejnerjev. Skoraj 45 odstotkov blaga izvira iz ali je namenjenega metropolitanskim območjem, ostali del pa je s pristaniščem povezan preko logističnih verig. Pri slednjem je pogosteje vključen tovor v razsutem stanju, saj ima ključno vlogo pri zagotavljanju surovin težki industriji in elektrarnam v regiji in zaledju. Pristanišče Hamburg je dobro strukturirano, pri prometu pa prevladujejo kontejnerski terminali in petrokemijsko območje s privezi. Obstaja tudi nekaj avtomobilskih terminalov. Hamburg je po namenu največje evropsko središče za prevoz kontejnerjev proti celini z železniškim načinom prevoza, predvsem pa za tranzitni promet s Poljsko, Češko in Slovaško (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 120–122).

Bremen je drugo največje pristanišče v Nemčiji. Pristanišče je tipično pretovorno, njegova infrastruktura pa je povezana z zahodnim delom Nemčije in glede zaledja tekmuje z rotterdamskim pristaniščem. Obe pristanišči namreč loči podobna oddaljenost od podeželja. Pristanišče v Bremnu ima kratek in globok vhod v Severno morje, kar omogoča hiter dostop. Bremen se namreč nahaja 32 navtičnih milj od odprtega morja. Hkrati je pristanišče v Bremnu najbolj južno nemško morsko pristanišče in se nadaljuje približno 60 kilometrov v reko Weser, ki je z 10,7 m ugreza dosegljiva tudi za morske ladje. V pristanišču se je promet v zadnjih desetih letih več kot podvojil. Evropski promet je s 33,2

milijonov ton znašal več kot polovico celotnega prometa. Najpomembnejše neevropske države za trgovanje pa so bile ZDA, Kitajska in Rusija (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 122–124).

Izrednega pomena za konkurenčnost pristanišča Bremen predstavlja infrastruktura, ki omogoča povezave z zaledjem. Skoraj 50 odstotkov prometa se do zalednih območij prevaža po železnici, zato je toliko pomembnejša odlična železniška povezava z glavnimi gospodarskimi regijami v Nemčiji in drugimi evropskimi državami. Cestni prevoz je drugi največji steber pri povezavah pristanišča v Bremnu z zaledjem. Dobre povezave z nacionalnimi in mednarodnimi avtocestnimi omrežji so omogočale pristanišču v zadnjih nekaj letih intenzivni strateški infrastrukturni razvoj.

Omeniti je potrebno še pristanišče **Rostock**, ki je od leta 1990 drastično spremenilo svojo podobo in paleto storitev. Danes je moderno naftno pristanišče. Ugoden geografski položaj, enostavna dostopnost tako po kopnem kot po morju, kakor tudi velike naložbe v infrastrukturo, so prispevali k temu, da je Rostock postalo drugo največje pristanišče med nemško baltskimi pristanišči (Pålsson & Bengtsson, 2008, str. 124 in 125).

V zadnjih letih se je tovorni promet v baltskih pristaniščih sistematično povečeval za približno 14 odstotkov letno. Še bolj pomembno pa je to, da se trend nadaljuje že najmanj 10 let. Pravilno delovanje pomorskega prometa v baltskih državah je strogo odvisno od upoštevanja razvoja nacionalnega prometnega sistema in njegovega delovanja. Brez ustrezne infrastrukture s primernimi tehničnimi in obratovalnimi parametri dejanska in učinkovita prometna infrastruktura ne bi mogla obstajati. Bistvenega pomena je skupaj z razvojem pristaniške infrastrukture tudi izboljšanje kopenskih povezav (Actia Forum, 2006, str. 43–51).

1.2.2 Sredozemska pristanišča

Na Sredozemsko morje mejijo številne pomembne in zelo razvite evropske države ter nekatere države v razvoju, ki bodo v prihodnosti predvidoma zelo pomembno vplivale na njegov razvoj. V sodobnih gospodarstvih obstaja neposredna povezava med rastjo BDP in dolgoročno gospodarsko rastjo. Nasprotno pa v državah s počasnejšo rastjo obstajajo splošno nižje stopnje rasti trgovine, kakor tudi manjši delež blaga, ki se prevaža v kontejnerjih. Sredozemlje je zato mogoče razdeliti na veliko bolj razvit zahodni in malo manj razvit vzhodni del. Enako velja za primerjavo med severnimi in južnimi državami sredozemske obale. V petih bolj razvitih evropskih sredozemskih državah (Franciji, Italiji, Španiji, Grčiji in na Portugalskem) kontejnerski promet ni odvisen samo od stopnje rasti nacionalne proizvodnje, ampak tudi od skupnega povpraševanja na enotnem evropskem trgu, sosednjih neevropskih državah in državah ostalega dela sveta.

Evropska pristaniška politika temelji na smernicah, določenih v zeleni knjigi iz leta 1997. Na podlagi teh smernic je EK ugotovila, da je mednarodna trgovina med sredozemskimi državami in EU zelo neuravnotežena in se izkazuje v korist držav EU ter da pomorski promet predstavlja vsaj 75 odstotkov vseh komercialnih tokov med sredozemskimi državami in Evropo. Med pristanišči, ki so tehnološko slabše opremljena od tistih v severni Evropi, je veliko sredozemskih, zato so potrebni ukrepi za izboljšanje teh pristanišč. Vendar pa EK ne dovoljuje enostranskih pomoči brez ustreznih meril preglednosti in odgovornosti, niti ne pomoči, ki diskriminirajo ostala evropska pristanišča. Posredne subvencije, kot so davčne olajšave ali sporazumi v korist določenim pristaniškim operaterjem, zato niso dovoljene. Z zniževanjem stroškov pristanišč se namreč izkrivlja konkurenca, ki privilegira pristanišča z enostranskimi bonitetami (Cazzaniga Francesetti, 2003, str. 3 in 4).

Glavne oblike pristanišč na območju Sredozemlja se lahko razdelijo v dve veliki skupini (Cazzaniga Francesetti, 2003, str. 5):

- pristanišča, katerih zaledje je bogato v proizvodnji in porabi (npr. Genova, Haifa, Barcelona, Odessa). Take vrste pristanišča služijo kot predmet neposrednega poziva oceanskih prevoznikov ali kot storitev manjših ladij na medregionalnih kratkih pomorskih poteh. Prav tako lahko služijo ladjam, ki prihajajo iz severnoevropskih pristanišč ali »feeder« ladjam v sistemu »hub and spoke«,
- pretovorna pristanišča, ki predstavljajo osrednje regionalno vozlišče (npr. Gioia Tauro, Damietta, Malta) ali »relay« (t.j. ladja–ladja) pristanišča, kot npr. pristanišče Algeciras. Pretovorna pristanišča se nahajajo na poti, ki omogoča velikim čezoceanskim prevoznikom največji izkoristek časa.

Pomen sredozemskih pristanišč se skozi leta povečuje delno zaradi zmanjševanja časa pretovarjanja, delno pa zaradi izboljševanja storitvenih zmogljivosti. Pozitiven razvoj je prinesel koristi predvsem italijanskim in španskim pristaniščem, ki se nahajajo v zahodnem, najbogatejšem delu Sredozemskega morja. V Sredozemlju je bilo v letu 1998 približno 19,3 milijona TEU skupnega kontejnerskega prometa, s povprečno stopnjo rasti 12,9 odstotkov v primerjavi z letom 1990. Do leta 2000 se je promet povečal na 21,98 milijonov TEU, do leta 2005 na 30,76 milijonov TEU, v letu 2014 pa se v sredozemskih pristaniščih pričakuje 51,02 milijonov TEU prometa s kontejnerji (Cazzaniga Francesetti, 2003, str. 5).

Jasno sliko o sredozemskih pristaniščih identificirajo zmogljivosti po naslednjih glavnih pristaniščih (Cazzaniga Francesetti, 2003, str. 7 in 8):

- **Gioia Tauro** se nahaja vzdolž glavne poti čez Sredozemlje, z enotirno železniško progo pa je povezano z glavnim železniškim omrežjem Italije in s tem z Evropo. Z

- uporabo slednjega opravi pristanišče približno pol milijona TEU na leto, sicer pa veliko tovora potuje tudi preko vzpostavljenega avtocestnega omrežja,
- **Algeciras** se nahaja na Gibraltarski ožini. To je bolj »*relay*« kot pa pretovorno pristanišče in promet na splošno ni povezan z gospodarstvom v regiji, katerih glavna središča so precej oddaljena. Trenutno je Algeciras odrezana od svojega naravnega zaledja, kar je v veliki meri posledica zahtevnega terena, ki ga prečka le enotirna železniška proga in le nekaj precej ozkih cest,
 - **Genova** je ena glavnih italijanskih in južnoevropskih uvoznih pristanišč. Kot pri večini drugih italijanskih pristaniščih je Genova doživela učinke reforme in vključenost zasebnega sektorja pri delovanju kontejnerskih terminalov, kar je drastično izboljšalo raven učinkovitosti. Pristanišče ima avtocestne in železniške zaledne povezave. V Italiji so cestni prevozniki zelo visoki, poleg tega pa so avtoceste preobremenjene in drage. Zato se vedno bolj izkazuje potreba po podvojitvi železniškega tira vzdolž osi Marseille–Barcelona in gradnji tretjega tira proti severu,
 - **Barcelona** predstavlja naravni dostop za Madrid in predvsem za bogato Katalonijo, vendar ima, tako kot tudi sosednja Portugalska, drugačni profil železniškega omrežja kot preostala Evropa. Posledično to ovira sposobnost pristanišča za oskrbo širšega zaledja, npr. Francije. Tako je pristanišče povezano z ostalo Evropo predvsem z avtocestami. Razvojni načrti barcelonske pristaniške uprave pa vključujejo tudi preusmeritev reke Llobregat južno od pristanišča, s čimer bi pristaniške zmogljivosti dosegle kar 2,26 milijonov TEU na leto,
 - **Marsaxlokk**, pristanišče na Malti, ima le »*feeder*« mrežo, saj se nahaja na otoku. Pristanišče je zelo podobno Gioia Tauro, saj gre za regionalno pretovorno vozlišče. Marsaxlokk in Gioia Tauro imata podobne prednosti, saj le za malenkost odstopata od glavnih plovni poti vzhod–zahod in sta centralno nameščeni v sredozemski kotlini. Kljub vsemu pa je vloga pristanišča na otoku Malta nekoliko bolj specializirana,
 - **Valencia** lahko oskrbuje madridsko regijo, vendar je od središča bolj oddaljena kot prestolnica Katalonije. Sicer ima enake cestne in železniške povezave z zaledjem, tako da služi kot odlična alternativa,
 - **Piraeus** služi svojemu zaledju z avtocestnimi in železniškimi povezavami do Aten, predvsem pa je zelo pomembno pristanišče za pretovarjanje blaga v smeri Črnega morja in vzhodnega Sredozemlja,
 - **Marseille** je glavna in edina vstopna točka za južno Francijo. Z zaledjem je povezana preko cestnega omrežja. Zaledne povezave je predvsem izboljšala vzpostavitev povezave z Lyonom.

Strateški položaj sredozemskega morja na poti med Daljnim vzhodom in Evropo v preteklosti niso krojila pristanišča na tem območju. Razloga za to sta bila predvsem dva, in sicer razvoj severnoevropskih pristanišč, kot sta Rotterdam in Hamburg, z ogromnim prometnim potencialom in odličnim komunikacijskim sistemom ter konflikt delovne sile, nizka produktivnost, slabo delovanje železnic in kontrolnih storitev ter posledično veliki

stroški, pomanjkanje zanesljivosti ter omejeno delovanje trgovskih kot tudi managerskih storitev.

V tako zastavljenem sistemu je bilo v preteklosti logično, da se kljub zelo ugodnemu strateškemu položaju ladijski prevozniki niso odločali za poslovanje z njimi. Kljub vsemu pa se je situacija v obdobju nekaj desetletij na tem območju zelo spremenila. Pristanišča so dosegla večjo neodvisnost od državnih organov, kar je pripomoglo k učinkovitejšemu upravljanju in bolj agresivni tržni politiki. Do konca prejšnjega stoletja so postala nekatera pristanišča (npr. španska Algeciras, Valencia in Barcelona, italijanska Genova, La Spezia, Livorno, Gioia Tauro, francoski Marseille, grški El Piero in malteški Marsaxlokk) ena izmed glavnih središč za natovarjanje blaga v Evropi (Fageda, 2000, str. 6).

Pristanišče Gioia Tauro je od leta 1994, ko ni imelo skoraj nič prometa, do konca prejšnjega stoletja zabeležilo skoraj 350-odstotno rast in se z več kot 2 milijonoma TEU pretovora uvrstilo na prvo mesto sredozemskih pristanišč in četrto mesto vseh pristanišč v Evropi. Ne glede na uspeh pa je glede na trende z enako verjetnostjo mogoče pričakovati tudi nenaden obrat v nasprotno smer. Ladijski prevozniki se kot že rečeno vedno bolj nagibajo k uporabi večjih ladij, ki se na poti do končne točke čim manjkrat ustavijo. Za območje Sredozemlja bi to lahko pomenilo, da bi v tednu dni na območju potrebovali 7 od trenutno 9 ladij, da bi te ladje celotno pot zaključile v 45 dneh od trenutno 63 dni in bi s tem znižale operativne stroške za več kot 16 odstotkov. To bi za ladijske prevoznike sicer pomenilo finančne prihranke, za pristanišča oziroma t.i. »hub« pa veliko izgubo (Fageda, 2000, str. 16).

Zahodno sredozemska pristanišča, vključno s španskimi, francoskimi in italijanskimi pristanišči, so dobri primeri preteklih in sedanjih strategij v zvezi z oblikovanjem logistične platforme. Barcelona, Valencia, Genova in Marseille so 4 od prvih petih t.i. »gateway« pristanišč na območju zahodnega Sredozemlja, s prometom več kot 60 odstotkov celotnega prometa severozahodnega sredozemskega območja (Ferrari, Parola & Morchio, 2006, str. 65 in 66).

V nasprotju z zahodnim delom je analiza strategije nekaterih pristanišč v vzhodnem Sredozemlju pokazala, da so bila doslej pristanišča osredotočena predvsem na razvoj razširitev ali posodobitev terminalov in ne toliko v oblikovanje logističnih platform. Kljub vsemu je privabljanje svetovnih akterjev povezano s povečevanjem zmogljivosti, zato je predvsem s strategijami vzpostavitve logističnih centrov mogoče tudi na vzhodu pričakovati višjo stopnjo rasti (Ferrari, Parola & Morchio, 2006, str. 68 in 69).

1.2.3 Pristanišča severnega Jadrana

EU podpira relevantne razvojne, predvsem infrastrukturne strategije, med drugim obmejna območja in razvojne osi. Krepitev populacijsko in gospodarsko močnega središča ob V. koridorju je tako v interesu razvite Evrope, kot tudi na pristanišča severnega Jadrana navezanih celinskih držav srednje Evrope in neposredno udeleženih držav ob Jadranskem morju, ki bi s tem gospodarsko razvijala nacionalno periferna območja in krepila ekonomsko mostišče (angl. *gateway*) za območja zahodnega Balkana (Gosar, 2005, str. 2).

Severnojadranska pristanišča imajo različen status. Med drugim se razlikujejo po stopnji razvitosti prekladalne opreme in prometnih povezavah z zaledjem. Vendar pa je skupni cilj severnojadranskih pristanišč povečanje konkurenčnosti v primerjavi s sredozemskimi in severnoevropskimi pristanišči. Taka razvojna strategija pomeni povečanje partnerskega sodelovanja med severnojadranskimi pristanišči in njihovo harmonično vključevanje na evropski in svetovni trg. V preteklosti so za zmanjšanje razlik severnojadranska pristanišča zamujala s preходом na višjo razvojno stopnjo (Rudolf, 2005, str. 45).

V zadnjih petih letih se je najbolj povečal kontejnerski promet v **koprskem** pristanišču, kar je med drugim tudi posledica zmanjšanja prometa na pomolu VII tržaškega pristanišča (Rudolf, 2005, str. 45). Z razvojem pristanišča in zaledne prometne infrastrukture (avtoceste in železnice) bo po pričakovanjih naraščanje tovora še povečalo izkoriščenost koprskega pristanišča ter s tem njegovo ekonomičnost in učinkovitost.

Povečanje pristaniških storitev za mednarodni trg je v koprskem pristanišču poleg ustreznih zalednih prometnih povezav odvisno tudi od blagovne menjave držav v gravitacijskem območju, sposobnosti pristanišča, da trgu ponudi široko paleto dodatnih storitev, privlačnosti celotne logistične ponudbe v Sloveniji in statusa pristanišča v sklopu pomorsko-pristaniške politike EU.

Pristaniški pretovor je po osamosvojitvi Slovenije naraščal, in sicer je v obdobju od leta 2000 do leta 2004 beležil v povprečju 5-odstotno letno rast, kar pomeni več kot pol milijona ton na leto (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006, str. 6251). Razlog za preteklo rast so predvsem zanimiva strateška lega pristanišča Koper, ki se razteza na površini 1.600 hektarov, in gradnja nove pristaniške ter zaledne infrastrukture. Predvidena je gradnja tretjega pomola, ki bo služil večjemu prometu s kontejnerji in ro-ro terminalu, bistveno bo pa povečal tudi celotno zmogljivost pristanišča (Ferrari, Parola & Morchio, 2006, str. 69).

Posebnost med severnojadranskimi pristanišči predstavlja **reško** pristanišče, kjer promet sicer počasi narašča, vendar pa položaja, ki so ga imeli pred nekaj leti, predvidoma še dolgo ne bodo dosegli. Ne glede na navedeno pa ima Hrvaška najbolj velikopotezne načrte

za posodobitev terminala v reškem pristanišču (Rudolf, 2005, str. 45). Slednje je namreč daleč najpomembnejše hrvaško pristanišče s približno dve tretjini celotne hrvaške pristaniške dejavnosti.

V Reki se je pristaniški promet od poznih 80. let zmanjšal za približno 70 odstotkov. Glavni razlogi za izgubo prometa so bili vojna v Bosni in Hercegovini in s tem povezana izguba linijskih prevozov, uvedba visokih stopenj zavarovanj na jugu pristanišča Reka, huda konkurenca iz Kopra, organizacijska neučinkovitost, dvojne obdavčitve tovornjakov in dodatna dokumentacija za tovornjake v tranzitu iz Italije in Slovenije, slabo stanje infrastrukture in nekatere opreme ter otežen cestni in železniški dostop do pristanišča (The World Bank, 1999, str. 16).

Vlada Republike Hrvaške je zaradi izpada prometa sprejela ukrepe za izboljšanje učinkovitosti pristanišč in ponovno rast prometa, ki vključujejo prehod na pomorsko pravo iz leta 1995, vzpostavitev pristaniških uprav, privatizacijo pristaniških dejavnosti itd. Zaradi pogoste spremembe upravljanja, veliko administrativnega osebja in zapletenega odnosa med glavnimi predstavniki oblasti pa so predlagali še nadaljnje ukrepe (The World Bank, 1999, str. 17), kot so sprememba pomorskega prava z namenom določitve jasnih razmerij med pristaniškimi upravami in operaterji, dodatno zmanjšanje pristaniškega osebja, vključno z administrativnim osebjem, ter selektivne komercialne naložbe za izboljšanje dostopa do cestne infrastrukture.

Z željo po ponovni uveljavitvi v sistemu severnojadranskih pristanišč se je reško pristanišče odločilo za projekt posodobitve obstoječih objektov in uresničitve novih terminalov, t.j. prilagoditev obstoječe in ustvarjanje nove infrastrukture na širšem območju, zamenjavo starih skladišč, kakor tudi izgradnjo novega večnamenskega terminala (Ferrari, Parola, & Morchio, 2006, str. 70).

Urad Svetovne banke na Hrvaškem je leta 2009 s hrvaškim ministrstvom, pristojnim za finance in reško pristaniško upravo podpisal pogodbo za projekt »*Rijeka Gateway II*«. Projekt je vreden 88 milijonov EUR, od katerih je Svetovna banka odobrila posojilo v višini 84 milijonov EUR, ki je zavarovano z državnimi premoženjem, medtem ko preostalih 4 milijone EUR zagotavlja hrvaški državni proračun. Približno 70 milijonov EUR posojila bo namenjenega gradnji terminalov in pomola, preostanek pa posodobitvi storitev. Izgradnja terminalov bo predvidoma zaključena v dveh letih in pol, medtem ko pomol v približno treh letih in pol (Kocijan, 2009, str. 7 in 8). Z izvedbo investicije se predvideva, da bo postalo reško pristanišče do leta 2014 eno najpomembnejših terminalov za kontejnerje v regiji.

Namen projekta »*Rijeka Gateway II*« je izboljšati konkurenčnost pristanišča v Reki, ki ima pomemben strateški položaj na začetku Vb. prometnega koridorja, t.j. veje enega najpomembnejših koridorjev v Evropi.

Svetovna banka je že v preteklosti sodelovala s finančnim vložkom pri pripravi glavnega načrta in s tem povezanega investicijskega načrta za pristanišče Reka. Študija je temeljila na opravljenem delu francoskih svetovalcev, stroški pa so znašali približno 600.000 USD. Namen študije je bil v priporočilih ukrepov za razvoj pristanišča v Reki, ki bi prestrukturirano lahko optimalno prispevalo k razvoju hrvaškega gospodarstva (The World Bank, 1995, str. 18, 31 in 52).

Okrepitev trgovinske menjave in pomorskega prometa med Daljnim vzhodom in Evropo ter širitev EU proti vzhodu so dale nov zagon osrednjemu položaju severnega Jadrana in s tem odpiranju novih možnosti rasti in razvoja za to območje. **Tržaško pristanišče** igra odločilno vlogo v dveh različnih logističnih verigah, in sicer za dolge medcelinske pomorske povezave ter kratke in srednje razdalje znotraj Jadrana in Sredozemlja.

Trst predstavlja LDS severnega Jadrana za razvoj trgovinskih tokov po kopnem in morju za gospodarska območja srednje in vzhodne Evrope. Razvoj omrežja na srednje in dolge razdalje ter intermodalni kopenski promet, povezan s ponudbo visokotehnoloških storitev, spodbuja dinamiko trga in podpira naravne konkurenčne prednosti, ki izhajajo iz geografskega položaja, odlične dostopnosti za ladijski promet po globokih vodah.

Več kot 100 vlakov na teden povezuje Trst z industrijskimi območji na severovzhodu Italije, južne Nemčije, Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške. Za izjemno pestro gospodarsko zaledje srednje in vzhodne Evrope so bile v preteklosti razvite visoko specializirane intermodalne storitve z direktnimi vlaki. Strategija pristanišča v Trstu je usmerjena k izkoriščanju tradicionalnih konkurenčnih prednosti, ki ga ponujata geografski položaj in mednarodni prosti trgovinski sistem.

Pristanišče v Trstu je pripravilo načrt za obsežno revizijo, obnovo in razširitev obstoječe strukture, ki se osredotoča predvsem na krepitev petih funkcij (Autorita Portuale di Trieste, 2010):

- oblikovanje sodobnega splošnega tovornega terminala, opremljenega z več kot 35 hektarji pristaniške ploščadi, skladišč in privezov za ladje s srednje veliko tonažo,
- širitev »pomola VII«, kontejnerskega terminala, s čimer se bo zmogljivost terminala več kot podvojila, t.j. dosegla do 1 milijona TEU,
- gradnja novega »pomola VIII«, ki bo osrednja točka nove postavitve pristanišča in bo pomenila podaljšanje za več kot 90 hektarov globokomorskega dna z ugrezom do 18

metrov. Eno najbolj zanimivih pristanišč v južni Evropi bo s tem lahko gostiteljica najnovejše generacije velikih ladij,

- oblikovanje novega ro-ro terminala v južnem delu pristanišča, kar bo hkrati omogočilo gostovanje več kot 4 velikim ro-ro ladjam, kot tudi odlične železniške in cestne povezave,
- krepitev potniškega terminala, kar bo omogočilo priveze velikim sodobnim ladjam z dolžino več kot 300 metrov.

1.2.3.1 Koncept skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Severnojadranska pristanišča bi lahko postala pomemben racionalni in učinkovitostni faktor za trgovino med centralno in vzhodno Evropo ter prekomorskimi državami. Osnovni pristop tega sodelovanja bi moral biti operacionaliziran, s ciljem utrjevanja potenciala posameznega pristanišča, kar izhaja iz očitnih prednosti uveljavljenih pomorskih linij in specializiranosti v trgovanje s posameznimi tipi dobrin.

Prvi korak bi morala biti skupna koordinacija, marketing, informacijski sistem in povezave med pristanišči. Koordinacija med posameznimi pristanišči, skupne pobude na trgu in sporazumi med operaterji bi pa morali biti nadzorovani in zagotovljeni s strani nadzornih organov ali odborov.

Za izvedbo projekta bi bila ključna učinkovita povezava med posameznimi pristanišči in njihovo medsebojno sodelovanje. Prav tako bi se pospešile ostale pomembne točke, kot npr. pomembna modernizacija železniške povezave med Trstom in Ljubljano ter ključna navezava nanjo že dolgo načrtovanega drugega tira oziroma nove proge Koper–Divča. Prav tako bi bilo zaželeno modernizirati povezavo med Postojno in Reko ter izgraditi avtocesto med Trstom in Reko (Favaretto & Jakomin, 2000, str. 6 in 7).

Intervencija na posameznih področjih prometa, ki imajo še veliko prostih zmogljivosti, bi po mnenju mnogih poznavalcev geostrateškega položaja držav južno od Alp pripomogla k večji izkoriščenosti primerjalnih prednosti. S tem bi se odpravilo trenutno neravnotežje v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči. Najpomembneje je, da začnejo pristanišča medsebojno sodelovati, in sicer s sklenitvijo medsebojnih dogovorov o sodelovanju ter v končni fazi z izvedbenimi akcijami skupnega delovanja in tudi neposredne prometne povezanosti (Favaretto & Jakomin, 2000, str. 7).

Pristanišča v severnem Jadranu imajo več možnosti. Poleg zgoraj navedenih osnovnih korakov koordinacije se najpogosteje omenjajo skupno oglaševanje severnojadranske poti, nastop na evropskem prometnem trgu in naložbe v razvoj infrastrukturnih povezav z zaledjem, zlasti gradnja sodobne železniške infrastrukture (Rudolf, 2005, str. 45). Vpeljava novih »feeder« *povezav je sicer nujna, vendar bi bila njihova ekonomska upravičenost v*

prvih letih delovanja vprašljiva. Ne glede na navedeno pa bi postala severnojadrska pristanišča z rednim in pogostim »feeder« servisiranjem bolj zanimiva in dolgoročno tudi ekonomsko bolj upravičena. Tako bi lahko uspešno tekmovala s severnoevropskimi pristanišči, ki s svojimi blok vlaki uspešno obvladujejo velik del srednje in vzhodne Evrope, ki sicer bolj gravitirajo v severni Jadran. Poleg »feeder« sistema pa bi bila rešitev s skoraj takojšnjimi pozitivnimi rezultati pridobitev močnih ladjarjev, ki bi severnojadrska pristanišča izbrali za svoja pristanišča neposrednega vplutja (Rudolf, 2005, str. 45).

2 TRGOVINSKI TOKOVI DO EVROPSKIH PRISTANIŠČ

Zaledja pristanišč so ključni element za učinkovito povezovanje elementov v logistični verigi, saj morajo potrebe prejemnikov tesno izpolnjevati zmožnosti dobaviteljev tako v smislu stroškov kot razpoložljivosti in času. Evropska pristanišča neposredno in nenehno tekmujejo za razširitev svojih zaledij preko nacionalnih meja, tako da se tradicionalna »modra banana« približuje obliki bumeranga. Po eni strani je tak razvoj razširil konkurenco v kontejnerskih pristaniščih in spremenil prostorsko hierarhijo, po drugi strani pa vzpon gospodarskih centrov v vzhodni in srednji Evropi ustvarja priložnosti za razvoj »feeder« storitev in prevoza na kratke razdalje.

Zaledne povezave manjših pristanišč in novih terminalov so še vedno precej negotove, saj se pogosto znajdejo v začaranem krogu, ko majhne količine pretovora kontejnerjev ne omogočajo uvedbe blok ali »shuttle« vlakov za povezave z oddaljenim zaledjem. Zaradi navedenega so taka pristanišča izključena iz linijskega prevoza pomembnejših prevoznikov, kar ovira razvoj novih multimodalnih koridorjev (European Sea Port Organisation, 2007, str. 89).

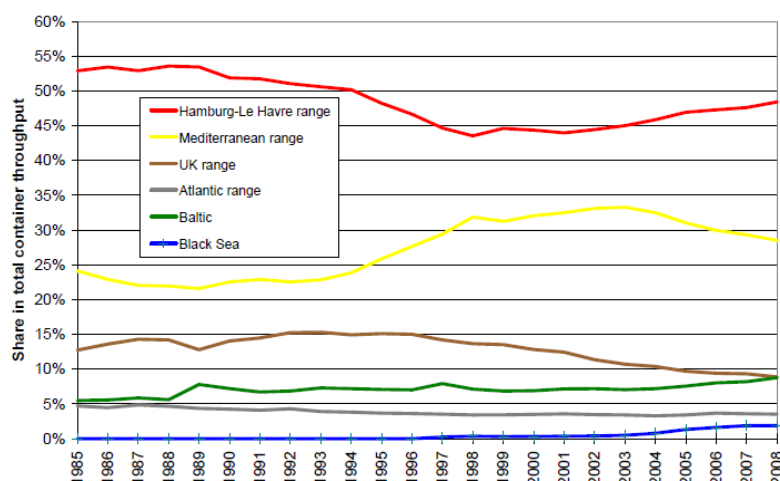
Na področju infrastrukture je poglobitni problem predvsem neuravnotežen in nepovezan prometni sistem oziroma nepovezanost ter neuskkljenost prometnega omrežja. Prometna infrastruktura namreč ne zagotavlja ustrezne prometne povezanosti in dostopnosti med obmejnimi regijami in znotraj teh. K temu prispeva tudi neustrezna razvrstitev in razmestitev prometnih vozlišč in njihovih medsebojnih povezav. Predvsem gre za neugodno razmerje med uporabo cestnega in železniškega prevoza (Černe, 2005, str. 127). Pri načrtovanju in urejanju prostorskega razvoja je potrebno ustvarjati take prostorske strukture, ki zagotavljajo integracijo v prostorske razsežnosti Evrope in hkrati dosegajo prostorsko-lokacijsko učinkovitost, varčno rabo zemljišč in sredstev, enakomernejši in prostorsko uravnotežen razvoj prometnih omrežij ter ugodnejše razmerje med javnimi in zasebnimi oblikami prevoza (Černe, 2005, str. 141).

V pristaniščih po navadi velja zakon trga in se tokovi stekajo spontano k najbolj učinkovitim in ekonomičnim pristaniščem. To pojasni koncentracijo kontejnerskih tokov in naraščanje pomena sistema »hub« in »spoke«. Posledica je nastajanje bolj in malo manj

uspešnih pristanišč, ki pa bodo morala za obstoj in razvoj najprej nujno spremeniti politiko poslovanja (European Commission, 2007b, str. 17).

Evropski prometni tokovi so bili tradicionalno vedno vezani na dve transportni poti, kar pa se z novo sliko Evrope počasi spreminja. V času, ko je bila Evropa politično in geografsko razdeljena na dva bloka, so bili blagovni tokovi med njima pretrgani. V zahodni Evropi so bili najmočnejši blagovni tokovi na atlantski obali, in sicer od Rotterdama do Hamburga. V vzhodni Evropi pa so bili ti tokovi najmočnejši na črnomorski obali. Le manjši del blagovnih tokov je v teh razmerah iskal pot preko drugih pristanišč. Najbolj so ob taki blokovski razdelitvi nazadovala pristanišča severnega Jadrana, saj niso imela tako močnega gravitacijskega zaledja, da bi lahko bila tekmovalna s severno- in zahodnoevropskimi pristanišči (Rudolf, 2005, str. 43). Slika 3 prikazuje razdelitev tržnega deleža v evropskem prostoru, kjer že več kot 20 let približno dve tretjini tržnega deleža zavzemata skupaj severnomorski in sredozemski krog pristanišč.

Slika 3: Tržni delež v evropskem pristaniškem sistemu



Vir: T. Notteboom, *Economic analysis of the European seaport system. Report serving as input for the discussion on the TEN-T policy, 2009, str. 7, graf 2.2.*

V zadnjih letih se v pristaniščih dogajajo velike spremembe, ki so posledica močnih političnih pritiskov in zahtev trga. Kot že omenjeno je nujna dobra povezava z zaledjem, pri čemer so mišljene sodobne ceste, razvito železniško omrežje, in če je le mogoče, plovne rečne poti. Tako lahko pristanišča delujejo v transportni verigi od vrat do vrat, kjer se tovor nalaga v kontejnerje ter se po konceptu »just in time« prepelje do porabnika. V obdobju od 1995 do 2001 se je kontejnerski promet v severnoevropskih pristaniščih povečal iz 13 na 26 milijonov, v zahodnosredozemskih pristaniščih pa iz 6 na 14 milijonov TEU (Rudolf, 2005, str. 43).

Velik vpliv na razvoj pristanišč in njihove povezave z zaledjem ima prevoz po morju na kratke razdalje. Cenovna elastičnost omenjenega načina prevoza je zelo visoka, kar povečuje njegov pomen znotraj pristaniške politike (European research and consultancy company and Trademco, 2005, str. 18–21). Pomembna politika poslovanja pristanišč vključuje hiter ter kakovosten servis. Od pristanišč se zato zahteva vedno boljša organizacija dela (Rudolf, 2005, str. 43 in 44).

2.1 Zaledje pristanišč severne Evrope

Severno morje je območje z najbolj pogostimi plovnimi potmi na svetu, kar je s skorajda 420.000 ladijskimi premiki letno v obstoječih limitih tega območja. Večina od tega je težkega tovora (Vision Working Group with representatives from spatial planning offices from the participating countries and regions, 2007, str. 11).

Severna in severozahodna evropska pristanišča uvažajo in izvažajo tovor preko severnoameriških plovnih poti in Daljnega vzhoda ter nekaj manj pomembnih poti severjug. Različne kombinacije globokomorskih linij pomorskega prometa, pristanišč in kopenskega prevoza omogočajo hitre in učinkovite storitve. Kljub vsemu pa se zdi, da obstaja veliko prekrivanja med zaledjem pristanišč, kar nakazuje na veliko konkurenco med temi pristanišči (Veldman & Bückmann, 2003, str. 4).

Zaledje je ključnega pomena za privlačnost severnoevropskih pristanišč. Od slednjega je odvisna tudi kakovost opravljenih storitev. Prav zaradi navedenega v praksi veliko pristaniških uprav ter podjetij vlaga v zaledna vozlišča, vključno s primeri Marseilla v Lyon, Amsterdamu v Duisburg in Hamburg ter v več vzhodnoevropskih držav (De Langen, 2004, str. 147 in 148).

Pristanišče v Rotterdamu je doseglo finančne in organizacijske naložbe na razvijajočih se trgih (npr. na Češkem) in razvilo inovativne podporne storitve za usklajevanje proizvodne in distribucijske dejavnosti. Poleg navedenega spodbuja rotterdamsko pristanišče lasten razvoj tudi z vzpostavitvijo neposrednih povezav s pomembnimi zalednimi mesti. Način od vrat do vrat je Rotterdamu dostopen v večini evropskih destinacij z učinkovitimi intermodalni storitvami. Primer ponazarjajo naložbe v operaterja čeških državnih železnic. Podobne ukrepe sta prav tako že sprejeli pristanišče v Bremnu in Hamburgu (Lakshmanan, Subramanian, Anderson & Leautier, 2001, str. 128, 129 in 137).

Skupaj z razvojem pristaniške infrastrukture je za pristanišča bistvenega pomena izboljšanje zalednih prometnih povezav. Najvišja stopnja razvitosti cestnega omrežja je v Nemčiji, na Danskem in Poljskem. Kljub vsemu pa pogoji niso primerljivi med Dansko, ki je majhna država, in Švedsko ter Finsko iz višje severne geografske širine. Razvoj cestnega omrežja je namreč povezan predvsem s tovorom in prometom kontejnerjev. V primeru

suhega in tekočega razsutega tovora je bistvenega pomena železniški promet. Najbolj razvita železniška infrastruktura je ponovno evidentirana v Nemčiji in na Poljskem. Sledi rečna plovba, ki bi lahko zelo učinkovito dopolnjevala pristaniško dejavnost. Celinska plovba zavzema pomembno mesto v nacionalnem prometnem sistemu Nemčije, medtem ko je njena uporabnost pri nemškobaltskih pristaniščih zaradi naravno konfiguralnih lastnosti omejena (Actia Forum, 2006, str. 51 in 52).

Med šestimi glavnimi pristanišči v severnem delu evropske celine sta vsekakor superiorna Hamburg in Rotterdam. Slednji je obkrožen z ogromno distribucijskimi centri, kar pojasnjuje tudi dejstvo, da se skoraj 60 odstotkov vseh obsežnih distribucijskih centrov nahaja na Nizozemskem. Podobno velja za Hamburg, ki predstavlja distribucijsko točko za Bremen in Hamburg, kot tudi Avstrijo, Poljsko in Rusijo. Hamburg je največje globokomorsko pristanišče za pretovarjanje kontejnerjev, medtem ko je Rotterdam aktivnejši za izvajanje storitev na kratke razdalje. Le Havre je nasprotno predvsem francosko pristanišče, ki profitira predvsem ob preobremenitvah ali zastojih ostalih pristanišč (Hinterland headaches in North Europe, 2009).

2.2 Sredozemski krog pristanišč

Sredozemlje je tranzitno območje za številne velike ladje, ki prečkajo Sueški prekop in nadaljujejo pot proti Evropi in vzhodni obali Severne Amerike. V preteklosti temu ni bilo tako. Situacija se je spremenila zaradi vse večjega pomena trgovine med Daljnim vzhodom ter severno Evropo in Severno Ameriko, privatizacije nekaterih sredozemskih pristanišč in gospodarskega razvoja severne Afrike in držav vzhodnega Sredozemlja. Danes je Sredozemlje pomembno za storitve »od točke do točke« in menjalne oziroma t.i. »pendulum« storitve med Evropo in Azijo in Evropo in Daljnim vzhodom. Ne glede na navedeno pa slednji način ne prevladuje, saj je npr. v pristanišču Gioia Tauro tak le eden od devetih. Slednje nakazuje, da je Sredozemlje vse bolj pomembno za prevoz ladij velikega obsega. Z navedenim se zmanjšuje čas prevoza in hkrati ohranjajo ekonomije obsega (Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2001, str. 2–4).

Sredozemlje je živahen trg za kontejnerizacijo. Prevladujoči operaterji v svetovni mreži dajejo Sredozemlju nov strateški pomen, kar se kaže v revitalizaciji pristaniških dejavnosti. Velike ladje za prevoz kontejnerjev namreč niso le v tranzitu preko Sredozemskega morja, temveč pristanišča z mednarodno trgovino povezujejo v pomembna trgovinska vozlišča. To je velik mejnik, zlasti za pristanišča z evropskega roba. Do konca 80. let prejšnjega stoletja sredozemska pristanišča namreč niso mogla konkurirati severnoevropskim, kar se s številnimi pozitivnimi dejavniki hitro spreminja (Karlić Mujo, 2009, str. 19).

Sredozemska pristanišča ponujajo v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči prednosti v prihranku časa, porabljenega za izvajanje pristaniških storitev med Azijo in Bližnjim

vzhodom ter večjim delom južne in osrednje Evrope (do 5 dni). Italija je nekoliko poseben primer za trgovino med sredozemskimi državami, saj ima v nasprotju s Francijo in Španijo, ki se ukvarjata predvsem s trgovino sever–jug, potencialne trgovinske tokove vzpostavljene tudi z vzhodno Evropo. Severnoitalijanska pristanišča povečujejo svoj tržni delež na Daljnem vzhodu, saj se je od leta 1995 do 2001 tržni delež povečal iz 70 odstotkov na 81 odstotkov, medtem ko se je le-ta v severnoevropskih pristaniščih zmanjšal iz 30 odstotkov na 19 odstotkov. Približno polovica tokov med severno Evropo in severno Italijo se prevaža po železnici, katere delež se iz leta v leto povečuje. Omejitev za Italijo predstavlja predvsem šibkejši intermodalni sistem, medtem ko se španska pristanišča soočajo z velikimi tehničnimi težavami pri vzpostavljanju interoperabilnosti železniškega sistema s francoskim (Notteboom, 2008, str. 18 in 19).

Z namenom večje konkurenčnosti, predvsem pa povečanja trgovine z azijskimi državami, so pristanišča Barcelona, Marseille in Genova združila tržna prizadevanja. Vrsta ukrepov je vključevala oblikovanje železniškega koridorja v smeri jug–sever in poglobljanje intermodalnega omrežja, predvsem za plovbo po celinskih vodah v Franciji, Nemčiji, alpski regiji ter vzhodni in srednji Evropi. Kljub velikim prizadevanjem zahodnosredozemskih pristanišč pa so po obsegu in raznolikosti ponudbe intermodalnih storitev še vedno bolj uveljavljeni centri na severu Evrope. Zelo malo verjetno je, da bo ta razlika premostljiva v bližnji prihodnosti (Notteboom, 2008, str. 19).

2.3 Severnojadranski pristaniški sistem

Severnojadranska pot je najkrajša in najbolj ekonomična povezava Evrope s Sredozemljem ter preko Sueškega prekopa z državami Azije, Afrike in Avstralijo. Vendar je kljub temu skupni promet severnojadranskih pristanišč v primerjavi s severnoevropskimi zelo nizek, še posebej v zadnjem desetletju, ko je hiter razvoj prometnih poti do pristanišč severne Evrope povečal njihovo konkurenčnost. Velik del trgovanja se zato opravi po daljši poti preko severnih pristanišč Baltskega morja ter črnomorskih pristanišč. Pristanišča Koper, Trst in Reka pa so predvsem tranzitna pristanišča za srednjeevropske države, katerih promet je odvisen od trgovine s prekomorskimi državami (Karlič Mujo, 2009, str. 21).

Gravitacijsko območje se zaradi pretekle ekspanzije severnoevropskih pristanišč ter njihovih gravitacijskih območij že prekriva z območjem severnojadranskih pristanišč. Države srednje Evrope, predvsem Češka, Slovaška, Madžarska in Avstrija, so geografsko orientirane na severnojadranska pristanišča, kar danes ne predstavlja problema za severnoevropska pristanišča, ki rešujejo svojo veliko geografsko oddaljenost s cenovno ugodnim, hitrim in kakovostnim servisom. Ovire iz preteklosti (železna zavesa in politični sistemi) so izginile že v preteklem tisočletju in današnji trend združevanja evropskih držav ruši vse umetne meje med državami in narodi (Torlaković, 2007, str. 2 in 3).

Relativno homogena področja vključujejo povezave italijansko-jadranske obale z notranjimi regijami Bolgarije in Romunije, območja jadransko-alpske skupnosti z jadranskim in podonavskim območjem ter diagonalno povezovanje velikih finančnih in industrijskih območij od Milana preko Dunaja in Prage do Varšave (Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning, 2006, str. 56).

Pomembnost severnojadranskih pristanišč povečuje dejstvo, da se v neposrednem geografskem zaledju ustvarja nova t.i. mega regija »Nove Evrope«. Pred dvema desetletjema je pretok blaga preko severnojadranskih pristanišč onemogočalo omejeno zaledje s tržnim gospodarstvom in železno zaveso. Danes pa se na tleh evropskega kontinenta povečuje vpliv azijsko-pacifiške ekonomije. Ocenjevalo se je, da bo Kitajska do leta 2020 postala druga izvozna velesila, ki bo postopoma diktirala smer blagovnih poti, baziranih na stroškovnih, časovnih in kvalitativnih ocenah. Desetletje pred napovedanim preobratom je Kitajska postala celo največja izvoznica na svetu. Za severnojadranska pristanišča je pri tem ključnega pomena, da z geoprometnega vidika predstavljajo najkrajšo pomorsko pot med Azijo in evropskimi državami (Torlaković, 2007, str. 74 in 75; Bilateral relations: China, 2011).

Svetovni trend naraščanja kontejnerskega prometa je od 8 do 10 odstotkov letno, kateremu zaenkrat ne sledijo severnojadranska pristanišča. Stopnja rasti je pri slednjih nižja za približno 2-odstotni točki (Twrdy, 2003, str. 116). Vzrok so predvsem visoke cene cestnega in železniškega prevoza, ki kljub bistveno krajšim razdaljam z zaledjem preusmerjajo promet proti severno- in zahodnoevropskim pristaniščem. To je tudi ena večjih ovir, saj se tako draži celotna transportna pot. Drugi velik problem je v servisiranju severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami. Ladjarjev, ki opravljajo servis z rednim vplutjem v Jadransko morje, je čedalje manj, saj je oddaljenost od glavnih pomorskih poti prevelika. Kljub krajšim razdaljam pomorski poti med severnojadranskimi pristanišči in pristanišči Daljnega vzhoda je namreč v Jadranu premalo tovora, da bi bilo odstopanje z glavne poti ekonomsko upravičeno (Twrdy, 2003, str. 119).

Poleg prometnih tokov iz ostalih delov sveta vpliva na razdelitev tržnih deležev tudi gravitacija prometnih tokov iz srednje Evrope proti severu. Slednja ponujajo storitve na razdalji 300–500 kilometrov. Izboljšanje storitev vzdolž V. in X. prometnega koridorja in doseganje interoperabilnih načinov prevoza v vzhodni in jugovzhodni Evropi bo situacijo lahko hitro spremenilo. Severnojadranska pristanišča bodo tako lahko lažje izkoristila prednosti prevozov na kratke razdalje ter ponudila cenejše in visokokakovostne storitve (Hellenic Institute of Transport, 2003, str. 2 in 3).

Za severnojadranska pristanišča je najbolj pereč problem naraščanje velikosti kontejnerskih ladij. Indeks rasti kontejnerskega prometa v severnojadranskih pristaniščih je

namreč premajhen, da bi lahko pričakovali veliko več direktnih linij v ta del sveta. Za pristanišča v tem delu Evrope je zato nujna (Twrdy, 2003, str. 126):

- vpeljava novih in pogostejših »feeder« storitev, ki bi oskrbovali pristanišča in
- uvedba t.i. regionalnega »hub« pristanišča, kjer bi se tovor zbiral in nato z ladjami večjega obsega prepeljal do »mega hub« pristanišča v Sredozemlju.

2.3.1 Konkurenca med pristanišči severnega Jadrana

Nekatera evropska pristanišča so že izrazila zaskrbljenost glede konkurence med pristanišči držav članic in pristanišči iz tretjih držav. To še zlasti velja za pristanišča EU, ki so geografsko blizu pristaniščem izven EU. Nižje stopnje okoljskih omejitev in socialnih predpisov, davčni dumping, javno financiranje povezav v zaledju, diskriminatorne prakse zaračunavanja za uporabo povezav v zaledju lahko izkrivljajo lojalno konkurenco in ogrožajo stalnost globokomorskih dejavnosti. Dvostranski sporazumi o pomorski trgovini, kot so bili sklenjeni s Kitajsko ali drugimi državami, so še en primer, kako je mogoče aktivno reševati takšna vprašanja. Sodelovanje s temi sosednjimi državami mora spodbujati in voditi potreba po vzpostavitvi usklajenih pogojev konkurence (Komisija Evropskih skupnosti, 2007b, str. 12).

Strategije vertikalnih integracij na trgu so zabrisale tradicionalno delitev nalog v logistični verigi in ustvarile okolje, v katerem so evropska pristanišča vedno bolj konkurenčna v logistični verigi, ki je postala bolj kot kdajkoli prej ustrezna za analizo konkurenčnosti pristanišč. Poleg tega postaja konkurenčnost vedno bolj odvisna od zunanje koordinacije in nadzora zunanjih akterjev (Notteboom & Winkelmanns, 2004, str. 41).

V severnem Jadranu so med drugimi tri pomembna pristanišča, in sicer Koper, Trst in Reka, ki ponujajo državam srednje in vzhodne Evrope skoraj isto izhodno točko na Jadransko morje in Sredozemlje ter si s tem delijo tudi zelo podobno srednjeevropsko gravitacijsko zaledje. Odprtje vzhodnoevropskih in srednjeevropskih trgov ponuja novo razvojno možnost za severnojadranska pristanišča v primerjavi s konkurenčnimi severnoevropskimi pristanišči, ki so že stoletja deležna sistematične podpore zahodnoevropskih držav.

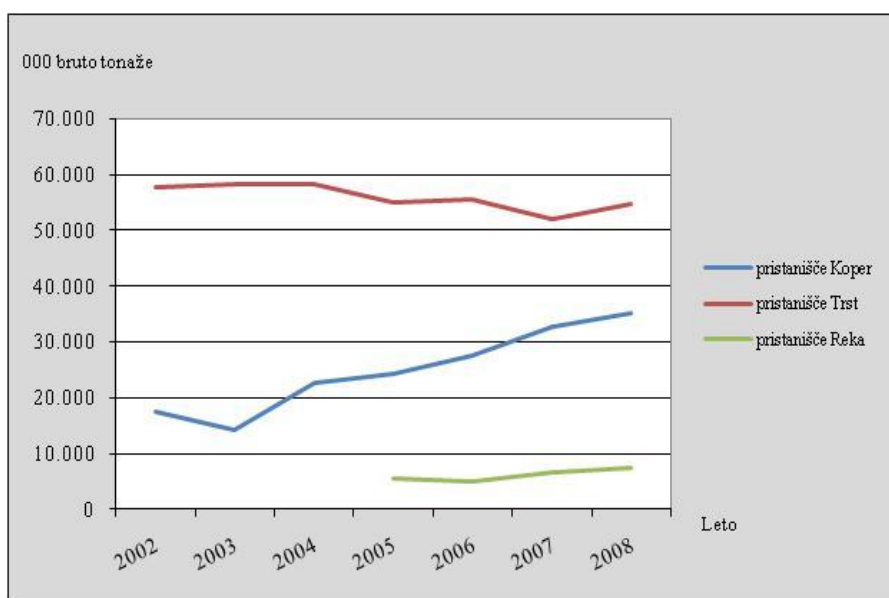
Geografsko zaledje pristanišč severnega Jadrana sestavljajo trgi Slovenije, Italije, Madžarske, Avstrije, Nemčije, Češke, Slovaške, Švice in Hrvaške. To je področje izjemnih gospodarskih potencialov. Pristanišča severnega Jadrana nadzorujejo znaten delež skupnih čezmorskih prevozov od navedenih držav, njihova konkurenčnost pa bi se lahko izboljšala z medsebojnim sodelovanjem in spodbujanjem lastne vloge v tranzitnih tokovih. Ustrezen obseg pomorskih storitev, kot jih ponujajo, je potrebno razširiti z učinkovitimi in

konkurenčnimi storitvami kopenskega prometa, zlasti pa z vzpostavitvijo neposrednih kontejnerskih blok vlakov.

Med najpomembnejšimi pristanišči obstajajo velike razlike v obsegu in vrsti ladijskega prometa³ (Slika 4), pri čemer Trst posluje predvsem s tekočim razsutim tovorom, medtem ko predstavlja glavni tovor pristanišča Koper kontejnerski in suhi razsuti tovor. Pri pristanišču Reka je zanimivo, da se je v zadnjih štirih letih zelo povečal kontejnerski prevoz, medtem ko so ostale vrste prevoza skozi leta počasi upadale. Po podatkih Eurostata je najevidnejša razlika med pristanišči severnega Jadrana in severne Evrope veliko večji delež ro-ro enot, ki jih dosegajo slednja (Obseg ladijskega prometa, 2010).

Pristanišča severovzhodnega dela Jadrana, tako kot je to značilno za tržno gospodarstvo, konkurirajo s ceno in kakovostjo, ne pa tudi z ukrepi, povezanimi z državnimi pomočmi, okoljskimi predpisi in varnostno delovnimi pogoji. Konkurenca postaja vse pomembnejša in zapletena, vendar ni sama sebi namen (Notteboom, 2005, str. 21 in 23).

Slika 4: Obseg ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih



2.3.2 Primerjava z ostalimi evropskimi pristaniškimi sistemi

Glavno pristanišče v Evropi, Rotterdam, je s pretovorom blaga v višini 374,2 milijonov ton v letu 2007 več kot 8-krat večje od Trsta, ki je po obsegu največje pristanišče v severovzhodnem delu Jadranskega morja. K tolikšni razliki prispeva tudi dejstvo, da se za trgovanje s severnoevropskimi pristanišči odločajo države v neposredni bližini severnojadranskih pristanišč. Avstrija je npr. močno usmerjena k pristaniščem Severnega

³ Prilogi 1 in 2.

morja. Vodilno izvozno pristanišče za Avstrijo je z 1,7 milijona ton prometa Hamburg, sledijo pa mu pristanišča Bremen, Rotterdam in Koper z 1,1 milijona ton v letu 2007. Skupno je približno 70 odstotkov avstrijskega izvoza pretovorjenega na severu Evrope, kljub temu pa je Koper trdno zasidran med pomembnejšimi izhodnimi trgi. Potrebno je poudariti, da te številke prikazujejo promet zaledja z Avstrijo, vključno z vsemi vrstami prevoza. Čeprav je približno 38 odstotkov avstrijskega uvoza pretovorjenega v Rotterdamu, je razlika v tem segmentu relativno majhna v primerjavi s Kopro, ki opravi 28 odstotkov navedenega prometa. Na podlagi navedenega je jasno, da obstajajo velike možnosti za premik pristaniškega prometa iz severa k pristaniščem severovzhodnega Jadrana (Lüttmerding, 2009, str. 134–138).

Za severnojadranska pristanišča je prav tako zelo pomembno dogajanje v Sredozemskem morju in ostalem Jadrano. Pristanišči Gioia Tauro in Malta lahko sprejemata ladje nosilnosti prek 8 tisoč TEU, torej lahko opravljata vlogo močnega »hub« kontejnerskega terminala, od koder se slednje distribuira do manjših terminalov. Sredozemlje ima izjemno geoprometno lokacijo, saj skozenj plujejo vse največje kontejnerske ladje, ki povezujejo Azijo s severno Evropo in vzhodno obalo Severne Amerike. Vsi največji kontejnerski ladjarji opravljajo linijske povezave na omenjenih progah. Uporabljajo se že kontejnerske ladje nosilnosti preko 9 tisoč TEU, gradijo pa ladje z nosilnostjo preko 10 tisoč TEU.

Hkrati so izdelani že načrti za ladje nosilnosti preko 12 in celo 15 tisoč TEU. Vsekakor takšne ladje razreda »Suez-max« in »Malacca-max« postavljajo višje dimenzijske zahteve za pristanišča in njihove kontejnerske terminale. Slednje sicer ne bodo pristajale v severnem Jadrano, saj globina morja ne omogoča vplutja, bodo pa igrale pomembno vlogo pri povezovanju Azije s Sredozemljem. Okrepljeni kontejnerski promet in njegova kontinuirana rast spodbujata vpeljevanje takšnih ladij (Beškovnik, 2005). Razlogi za vključevanje jadranskih in sredozemskih pristanišč v glavne azijsko-evropske prometne poti so predvsem v iskanju novih povezav in razvijanje lastne dejavnosti (Ports and maritime transport issues, 2008).

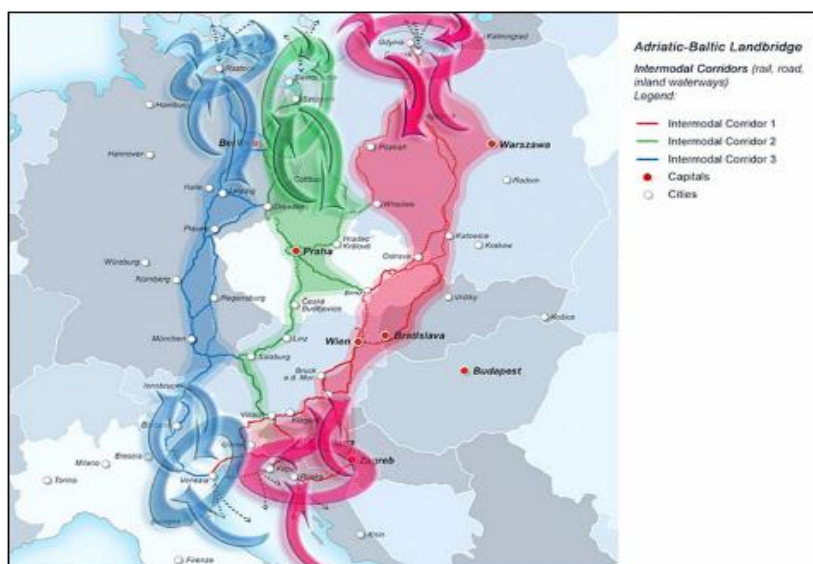
2.3.2.1 Potencialne prednosti pred pristanišči severne Evrope

Pristaniški sistem severno- in zahodnoevropskih držav je imel v preteklosti velike konkurenčne prednosti pred ostalimi, in sicer je pred dobrim desetletjem opravljal kar 2-krat več prometa kot npr. sredozemski pristaniški sistem. Razlogov za prevlado je bilo več, v veliki meri pa je bilo to že pogojeno z naravno konfiguracijo zaledja in neprimerno ugodnejšimi mikrolokacijskimi razmerami za nastajanje velikih pristaniških površin (Malnič, 1994, str. 26). Poleg tega se v neposrednem zaledju pristanišč na severu Evrope nahajajo industrijsko najbolj razvita območja.

Z vidika odnosov med obema sistemoma so predvsem vprašljivi prometni tokovi, za katere je severnojadranska pomorska pot bistveno krajša. Za povezavo držav srednje in vzhodne Evrope s severno Afriko ter preko Sueškega kanala z Bližnjim in Daljnim vzhodom je jadranska pot krajša za 2.000 morskih milj, kar pomeni 5 do 6 dni krajšo plovbo in nad 10-odstotni prihranek pri stroških. Krajše so tudi kopenske poti, ki povezujejo Srednjo Evropo s severnim Jadranom. Tako je pot od Züricha do Trsta za 200 kilometrov, od Dunaja do Trsta pa za kar 700 kilometrov krajša od poti do Hamburga (Malnič, 1994, str. 27). Očitno pa je, da v mnogih primerih prednosti krajših razdalj severnojadranske poti ne odtehtajo drugih prednosti, ki jih nudijo pristanišča s severa Evrope. Tako je v 90. letih prejšnjega stoletja šlo kar 90 odstotkov nemškega prometa z Bližnjim in Daljnim vzhodom preko severnoevropskih pristanišč, čeprav je Bavarska naravno zaledje severnega Jadrana (Malnič, 1994, str. 27).

Kopensko povezavo med Jadranskim in Baltskim morjem prikazuje Slika 5. Iz južne Evrope preko Alp so prometni tokovi usmerjeni predvsem v Avstrijo, Češko in južno Nemčijo, medtem ko je zaledje tokov preko baltskih držav oziroma pristanišč baltskega morja poleg Češke in Nemčije še zaledje Poljske (Jerger, 2007, str. 3). Poleg že omenjenih naravno-konfiguralnih razlogov je na razmerje v prometnih tokovih med severnoevropskimi in severnojadranskimi pristanišči v preteklosti vplivala še vrsta drugih razlogov. Severnoevropska pristanišča so bila neprimerno bolje oskrbovana po morju, število pomorskih linij je bilo kar 10-krat večje od teh, ki so oskrbovala severnojadranska pristanišča.

Slika 5: Jadransko-baltska povezava po kopnem



Vir: T. Jerger, *Adriatic-Baltic Landbridge: Analysis of Logistics Scenarios*, 2007, str. 3.

Zaradi ekonomike obsega in uravnoveženosti izkrcanih in vkrcanih tovorov so se lahko aplicirale tudi nižje voznine, prav tako pa je bila tarifna politika nemških in belgijskih železnic izrazito diskriminatorna. Kljub neprimerno krajši razdalji je bila pred dobrim desetletjem cena železniškega prevoza med Münchnom in Hamburgom kar za 46 odstotkov nižja kot do Trsta. Nadaljnji razlogi zaostajanja severnojadranskega sistema so bili tudi neodločno uvajanje sodobnih prevoznih tehnik in informatike, nižja kvaliteta pristaniških storitev, zapleteni birokratski postopki, neorganiziranost in nekoordiniranost dela med posameznimi pristanišči. Po drugi strani pa so razlogi za premoč severnoevropskega sistema še dobro delujoč integriran transport po principu od vrat do vrat, urejenost in ekspeditivnost carinske službe v pristaniščih in na mejah, koordiniranje dejavnosti posameznih pristanišč in enotna promocija. Skratka, sklop severnoevropskih pristanišč je z vsemi spremljajočimi dejavnostmi v pristaniščih in v zaledju nekoč zadovoljeval kompleksne prometne potrebe zalednih in drugih držav. Pristanišča severnega Jadrana pa so se soočala z grožnjo oddaljevanja od glavnih evropskih prometnih tokov (Malnič, 1994, str. 28).

Kljub temu da imajo severnojadranska pristanišča konkurenčno prednost predvsem v ugodni legi in klimatskih pogojih severnega Jadrana za pomorski promet in za razvoj pristanišč ter so vzhodnoevropske in srednjeevropske države ter njihova glavna mesta, kot so Dunaj, Praga, Bratislava, Budimpešta, München, po kopnem bližje severnojadranskim kot velikim severnoevropskim pristaniščem, pa na žalost konkurenčne prednosti niso izkoriščene. Severnoevropska pristanišča odlikuje visoka ekonomska sposobnost, saj pokrivajo ekonomsko bogato zaledje, imajo odlične mednarodne povezave v notranjost celine in najpopolnejšo tehnično in menedžersko oziroma upravljavsko organizacijo, podprto z najnovejšo informacijsko tehnologijo. Nasprotno pa je za severnojadranska pristanišča značilno, da nimajo velike gospodarske moči ter imajo nižji tehnološki razvoj (Štefančič, 2003, str. 15).

Ne glede na navedeno pa so, kot je zapisal Waltrisch (2001), severnojadranska pristanišča zaradi vedno večje konkurenčnosti odvezla precej prometa severnoevropskim pristaniščem v Nemčiji, Belgiji in na Nizozemskem. Ta so še pred tem opravila kar 75 odstotkov vsega prometa na Stari celini, severnojadranska pa preostalih 25 odstotkov. V letu 2001 pa se je delež severnojadranskih pristanišč povečal na kar 32 odstotkov. K temu je precej pripomogla takratna privatizacija pristanišč v Italiji, s čimer so le-ta postala precej bolj konkurenčna. »Ladjarju ne moremo določiti, katero pristanišče naj uporablja«, je rekel Claudio Boniciolli, tedanji predsednik pristaniške uprave v Benetkah. »Izbral bo tisto, kjer bo storitev hitrejša in cenejša«. Zato je bilo po njegovem mnenju sodelovanje med koprskim in tržaškim pristaniščem na sedmem pomolu zelo koristno. Dodal je tudi, da je skupen nastop severnojadranskih pristanišč nujen, saj bi tako opozorili nase svetovne operaterje in postali bolj konkurenčni severnoevropskim pristaniščem. Švedska, Finska,

Rusija, Poljska, Litva, Latvija in Estonija denimo na svetovnih sejmih skupaj ponujajo storitve v Baltskem morju (Waltrisch, 2001).

2.3.2.2 Strateško povezovanje s sredozemskimi pristanišči

Širitev EU na območje Sredozemlja in Črno morje na eni strani ter hitrega razvoja mednarodne trgovine na drugi strani predstavlja velike politične in gospodarske izzive, ki zahtevajo popolno spremembo dolgoročnih usmeritev za lažjo konsolidacijo medcelinskih povezav v prometni sistem, zlasti pomorskih poti v intermodalno verigo med Evropo in Azijo. Zaradi ključnega položaja sredozemskih držav med Evropo in Azijo bo regija igrala vse pomembnejšo vlogo v novi organizaciji prostora (Siarov, 2004, str. 17).

Razvoj intermodalnih storitev je v zadnji dekadi Sredozemlje razdelil glede na glavne prometne povezave in pretovorne točke (Siarov, 2004, str. 20):

- v severnem delu Sredozemlja je pomorski promet v multimodalni porazdelitvi v podrejenem položaju, saj ga urejajo nekoliko različni odnosi med špediterji (povpraševanje) in operaterji (storitve). Vendar pa dobra organiziranost pristanišč in veliko rezervnih zmogljivosti omogočajo obdelavo velikih količin tovora,
- raznolikost in spremenljivost proizvodov v južnem Sredozemlju in Bližnjem vzhodu kaže na pomanjkanje konsolidacije pomorskih tokov, preveliko število pristanišč in stalne spremembe v ponudbi intermodalnih storitev. Vendar pa lahko zaradi vedno večjega obsega kontejnerskih storitev v tranzitu prek Sueškega prekopa lokalne pretovorne točke (Egipt, Jordanija, Izrael in celo Ciper) profitirajo iz hitro rastočega interkontinentalnega prometa.

V prihodnjih letih se lahko pričakuje okrepitev prometa v Sredozemlju. Vendar pa se bo najverjetneje oblikovala le peščica kontejnerskih terminalov, ki bodo lahko sprejemali kontejnerske ladje nosilnosti nad 10 in več tisoč TEU, ki bodo služile novim potrebam na trgu. Ta pristanišča oziroma terminali bodo morali imeti zelo dolgo operativno obalo, opremljeno z obalnimi kontejnerskimi dvigali dosega celo do 60 metrov. Globina morja bo morala biti ob privezu od 17 do 20 metrov, kar pomeni, da bodo nekatera pristanišča prisiljena poglobljati bazene in dostopne kanale. Zaradi velikih finančnih naložb je realno pričakovati, da bodo takšne posege opravila le nekatera pristanišča (Beškovnik, 2005).

Povečanje prometa v Sredozemlju bodo morala izkoristiti tudi pristanišča severnega Jadrana. V Kopru lahko pričakujemo prihod večjega števila predvsem večjih kontejnerskih ladij. Vendar se bo potrebno za preskok in prevzem primata v severovzhodnem delu Jadrana tehnično in tehnološko prilagoditi novim zahtevam mednarodnega trga.

Ne glede na velike želje Kopra pa se je potrebno zavedati, da bodo potrebe trga iz povečanega prometa v Sredozemlju zadovoljevala tudi italijanska pristanišča. Nenehno posodabljanje teh namreč že zmanjšuje tokove do pristanišč iz severa Evrope. Razvoj je bil do tega trenutka dosežen predvsem na škodo Rotterdama in drugih večjih pristanišč severnega območja ravno zaradi boljše ponudbe storitev z vidika notranjih zmogljivosti in organizacije dela. Pomembno vlogo igrajo tudi boljši kopenski infrastrukturni objekti, zlasti dostopnost železniških povezav, najbolj pomemben dejavnik pa so nižji pristaniški stroški (Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2002, str. 16 in 17).

Prednosti učinkovitega sistema sredozemskih pristanišč z dobro infrastrukturo v primerjavi s severnoevropskimi pristanišči so (Foschi & Cazzaniga Francesetti, 2002, str. 3):

- zmanjšanje celotnega tranzitnega časa v primerjavi z dosegom pristanišč severne Evrope. Uporaba pristanišča Gioia Tauro prihrani ladjam na poti iz Azije 14 dni potovalnega časa v primerjavi z uporabo pristanišč na severu Evrope,
- ekonomije obsega, ki izhajajo iz uporabe velikih plovil na vseh oceanskih poteh čez Sredozemlje,
- popolne osnovne storitve z uporabo »feeder« ladij, ki zlasti v Sredozemlju nudijo večje število, običajno krajših poti. Navedeno dopolnjuje visoka učinkovitost in intermodalnost sredozemskih pristanišč.

3 GEOSTRATEŠKA LEGA PRISTANIŠČ SEVERNEGA JADRANA

Razvoj pristaniške dejavnosti je odvisen predvsem od dveh pogojev. Prvi je geografski položaj pristanišča, drugi in hkrati zadosten pogoj pa obsega socioekonomske možnosti, kar pomeni predvsem ekonomski razvoj zaledja, prometnih povezav, tehnične infrastrukture in obstoj produktivne delovne sile.

Glede na geografski položaj so pristanišča severnega Jadrana v idealnem položaju. Njihovo zaledje se razprostira na ocenjenih 19,5 milijonov kvadratnih kilometrov (v nadaljevanju km²) in vključuje tako razvite države kot države v razvoju s potencialno visoko stopnjo gospodarske rasti. Kljub navedenemu pa je za pristanišča le geografsko pogojen položaj nezadosten pogoj za uspeh, saj je potrebno prometne poti prilagoditi gravitacijskemu zaledju na način, ki zagotavlja njihovo konkurenčnost (Korelič & Roškar, 2002, str. 11 in 13).

Uspešnost pristanišč je odvisna predvsem od učinkovitih zalednih povezav in informacijske oziroma komunikacijske tehnologije. Če so povezave med pristanišči in ostalo prometno infrastrukturno mrežo bistvenega pomena za dostop do trga, igra informacijska tehnologija v celotni verigi ključno vlogo, saj omogoča različnim prevoznim oblikam sinhronizacijo delovanja ter izboljšanje konkurenčnosti, kvalitete, točnosti in

učinkovitosti v prometu. Prevozniki zato velikokrat favorizirajo pristanišča, ki imajo učinkovite in primerne kopenske povezave z zaledjem in so zato fleksibilna in hitra, hkrati pa ne preveč nasičena. EK tudi zato med drugim favorizira prevoz na daljše razdalje in financira take projekte, ki bi razrešili probleme »ozkih grl« na vseh pomembnejših prometnih koridorjih (European Commission, 2007b, str. 16 in 17).

Železnice so ključnega pomena pri povezovanju pristanišč z zaledjem na precej varen, ekonomičen, okolju prijazen in zanesljiv način. Vsekakor pa je tak način prevoza in povezovanja pristanišč z zaledjem v primerjavi s cestami drugotnega pomena. Prevoz po cestah dominira s trenutno kar 65–70 odstotkov prevoza blaga po kopnem, železnice pa v veliki meri nimajo niti primerne infrastrukture. Za prevzem večjega deleža prevoza po kopnem bodo morale železnice poskrbeti predvsem za izboljšanje kvalitete opravljenega prevoza, kar pa vključuje tudi investicije v infrastrukturo. Prevoz po cestah je namreč po drugi strani enostaven, interoperabilen, fleksibilen in predvsem zagotavlja zadosten skladiščni prostor za čakajoče blago (European Commission, 2007b, str. 16 in 17).

3.1 Vseevropski transportni koridorji

Osnutki vseevropskih koridorjev so se izoblikovali v 90. letih prejšnjega stoletja na podlagi konferenc, ki so potekale v želji izoblikovanja učinkovitih prevoznih povezav v celotni Evropi. Prva takšna konferenca je potekala leta 1991 v Pragi, vseevropski koridorji pa so bili prvič predlagani leta 1994 na drugi konferenci na Kreti. Koridorji naj bi zajemali 8 cestnih in železniških koridorjev ter eno notranjo vodno pot po Donavi. Na ta način naj bi zaokrožili prometno mrežo na ozemlju celotne geografske mreže Evrope in s tem povezali staro celino z Azijo (Zupančič, 2002, str. 32). V Helsinkih, kjer je leta 1997 potekala tretja konferenca, so na podlagi Kretskih predlogov in sprememb za potek koridorjev dokončno načrtali traso devetih cestnih, železniških, vodnih in kombiniranih koridorjev ter pristanišč, dodali pa so še X. koridor, ki je bil na predhodni konferenci zaradi vojne na Balkanu iz pogajanj izvzet, po umiritvi politične situacije pa je postal zaradi povečevanja obsega prometa na osi sever–jug znova aktualen. Dokončen potek vseh izbranih koridorjev, ki so jih določili na tretji transportni konferenci v Helsinkih, je sledeč (Zupančič, 2002, str. 33)⁴:

- 1. koridor: Helsinki–Talin–Riga–Kaunas–Varšava; 1. veja: Riga–Kaliningrad–Gdansk;
- 2. koridor: Berlin–Varšava–Minsk–Moskva–Nižin–Novgorod;
- 3. koridor: Berlin/ Dresden–Wroclaw–Katovice–Krakov–Lvov–Kijev;
- 4. koridor: Dresden/ Nürnberg–Praga–Dunaj/ Bratislava–Győr–Budimpešta–Arad/ Craiova–Sofija–Solun/ Plovdiv–Istanbul;

⁴ Priloga 3.

- 5. koridor: Benetke–Trst/ Koper–Ljubljana–Maribor–Budimpešta–Užgorod–Lvov–Kijev; 1. veja: Reka–Zagreb–hrvaško/ madžarska meja–Budimpešta; 2. veja: Bratislava–Žilna–Košce–Užgorod; 3. veja: Ploče–Sarajevo–Osijek–Budimpešta;
- 6. koridor: Gdansk–Katovice–Žilna; 1. veja: Grudziadz–Poznan;
- 7. koridor: Donavska pot;
- 8. koridor: Drač–Tirana–Sofija–Plovdiv–Burgas–Varna;
- 9. koridor: Helsinki–St. Peterburg–Moskva/ Pskov–Kijev–Ljubasevka–Bukarešta–Dimitrovgrad–Alexandroupoli; 1. veja: Kijev–Minsk–Vilna–Kaunas–Klaipeda/ Kaliningrad; 2. veja: Ljubasevka–Odesa;
- 10. koridor: Salzburg–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Solun; 1. veja: Gradec–Maribor–Zagreb; 2. veja: Budimpešta–Novi Sad–Beograd; 3. veja: Niš–Sofija (Dimitrovgrad–Carigrad preko IV. koridorja); 4. veja: Veles–Bitola–Florina (preko Egnatie).

S stališča prostorsko-razvojne politike se evropske koridorje ne sme obravnavati le kot elemente zagotavljanja prometne infrastrukture. Upoštevati je potrebno njihovo vzajemno delovanje z regionalnim gospodarstvom, regionalnimi prometnimi omrežji ter s potrebami varstva okolja in krajin. Glavna prometna vozlišča, kot so križišča avtocest, pomembne postaje, centri za distribucijo tovora, letališča ali pristanišča, imajo poseben pomen za prostorski razvoj (Odbor visokih uradnikov, 2000, str. 20). Zato evropski koridorji pomenijo več kot le prometne povezave, saj njihov vpliv ustvarja veliko dodano vrednost na socialnem, okoljskem in predvsem gospodarskem področju (Kwieciński & Olkowska, 2006, str. 3).

Evropski prometni koridorji veliko prispevajo tudi k izkoriščanju ekonomij obsega v pristaniščih. Ponujajo namreč tehnično in ekonomsko priložnost uporabljanja različnih načinov prevoza. Pomembno je namreč, da imajo pristanišča na razpolago različne oblike prevoza in možnost kombiniranja le-teh, da zadostijo naraščajočim potrebam hitrega in predvsem učinkovitega opravljanja storitev. Temu je veliko pozornosti namenila tudi EK v sporočilu o pristaniški politiki v evropskem prostoru (European Commission, 2007a, str. 3 in 4).

3.1.1 Prometne povezave Slovenije

Pomorsko izhodišče Slovenije je ključno za razvoj celotnega prometnega sistema, saj je koprsko pristanišče pomemben izvor ali ponor tovornih tokov. Z razvojem pristanišča in zaledne prometne infrastrukture (avtoceste in železnice) se bo transportni sistem nadalje razvijal, to pa bo povečalo njegovo izkoriščenost in s tem tudi ekonomičnost (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006, str. 6253).

Dejstvo, da Slovenija predstavlja pomembno tranzitno območje, potrjujeta V. in X. koridor, ki potekata preko ozemlja Slovenije. Z razvojem prometnih omrežij se omogoča izkoriščanje potencialov prostora, hkrati pa se zmanjšujejo negativni vplivi na naravno in bivalno okolje (Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije, 2004, str. 41). V. prometni koridor zajema os zahod–vzhod in se navezuje na pristanišče v Kopru, ki predstavlja eno izmed najbolj aktivnih gospodarskih enot v državi. Omenjeni koridor obsega izgradnjo cestnega in železniškega koridorja, kar lahko v prihodnosti bistveno poveča kapacitete in konkurenčnost pristanišča ter spodbuja ostale oblike sodobnega prevoza, t.j. predvsem kombiniranega prevoza. X. prometni koridor povezuje Slovenijo z Avstrijo ter s Hrvaško (sever z jugom) ter omogoča prilagajanje pričakovanim povečanim prometnim pritiskom v smeri Balkana, vključno z Grčijo in Turčijo. Predstavlja najmlajši koridor, ki je bil potrjen šele leta 1997 v Helsinkih, z normalizacijo razmer na Balkanu pa bo znova pridobil na pomenu, saj pravzaprav povezuje EU z državami Balkana (Zupančič, 2002, str. 26).

3.1.1.1 Cestni promet

Na področju razvoja državnih cest je država v zadnjem desetletju dajala prednost predvsem dograjevanju cest za daljinski promet, t.j. avtocest na vseevropskem omrežju, ter hitrih cest. Skladno z dosedanjo usmeritvijo in nacionalnim programom izgradnje avtocest je bila leta 2008 dokončana celotna avtocesta na V., leta 2009 pa v veliki meri dograjena tudi na X. koridorju. Preostalo obstoječe omrežje državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest pa se predvsem vzdržuje. V glavnem se s ciljem povečanja prepustnosti in varnosti prometa odpravljajo predvsem ozka grla. Opisan razvoj državne cestne infrastrukture je v preteklosti omogočal pospešen razvoj območij ob avtocestnem križu, medtem ko se navezanost in dostopnost ostalih območij na avtocestni sistem v tem obdobju ni izboljšala (Oplotnik, 2007, str. 3; O avtocestah v RS, 2011). Splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest se je v tem obdobju celo poslabšalo. Trenutne razmere namreč kažejo, da je več kot polovica omrežja teh cest v slabem oziroma zelo slabem stanju. Območja zaradi slabe dostopnosti in s tem višjih prevoznih stroškov postajajo lokacijsko nekonkurenčna, četudi imajo druge, za razvoj potrebne dejavnike (cenejša zemljišča, usposobljeno delovno silo itd.) (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006, str. 6251; Ministrstvo za finance Republike Slovenije, 2011, str. 6).

Študije upravičenosti izgradnje V. koridorja so večinoma potekale pod okvirom programa PHARE, t.j. pobude in finančne pomoči EU za podporo procesa ekonomske preobrazbe državam srednje in vzhodne Evrope. Upravičenost je bila takrat izražena s povečevanjem prometa na slovenskem ozemlju, predvsem tranzita v smeri srednjih in vzhodnoevropskih držav. Omenjeni koridor se končuje v Kijevu, kjer poteka navezava na IX. koridor (Zupančič, 2002, str. 35).

Odprtje predora Karavanke v letu 1991 je predstavljalo osnovo za pomembno povezavo med Slovenijo in Avstrijo, hkrati pa pogoj za izgradnjo X. cestnega koridorja v smeri München–Salzburg–Beljak–Ljubljana in naprej proti jugu.

X. cestni koridor meri v celoti 2.260 kilometrov in je sestavljen iz 53 odstotkov avtocest, 9 odstotkov polovičnih avtocest, 33 odstotkov cest za motorni promet in 5 odstotkov glavnih cest. Dolžina slovenskega dela cestnega koridorja znaša 113 kilometrov. Za Slovenijo ta koridorja predstavljata povezavo z Avstrijo in Hrvaško, za EU pa pomembno prometno pot proti Balkanu in Bližnjem vzhodu (Zupančič, 2002, str. 36 in 37).

Leta 2004 je Slovenija s članstvom v EU postala upravičenka do sredstev strukturnih skladov in Kohezijskega sklada. Slednji prispeva h krepitvi ekonomske in socialne kohezije in sofinancira projekte s področja okolja in vseevropskih omrežij prometne infrastrukture v tistih državah članicah, v katerih je BDP na prebivalca manjši od 90-odstotnega povprečja Skupnosti (Finančni instrument Kohezijski sklad, 2010).

Za obdobje 2004–2006 sta bila za sofinanciranje odobrena projekta izgradnje avtocestnih odsekov Smednik–Krška in Vrba–Peračica. Avtocestni odsek Smednik–Krška vas je sestavni del X. vseevropskega prometnega koridorja. Z gradnjo omenjenega odseka je bil zagotovljen varen, hiter in sodoben pretok prometa ljudi in blaga. Celoten avtocestni odsek je bil predan prometu sredi leta 2005, počrpana pa so bila vsa dodeljena evropska sredstva v višini nekaj manj kot 34 milijonov EUR (Finančni instrument Kohezijski sklad, 2010).

Podobno je tudi avtocestni odsek Vrba–Peračica sestavni del X. prometnega koridorja. V dolžini 9,78 kilometrov je zasnovan kot štiripasovnica z odstavnima pasovoma na celotnem poteku. Celoten odsek je bil predan prometu septembra 2008, EK pa mu je dodelila 12,2 milijona EUR evropskih sredstev (Finančni instrument Kohezijski sklad, 2010).

S programskim obdobjem 2007–2013 se spodbujanje naložb na vseevropskem omrežju nadaljuje. Ministrstvo za promet Republike Slovenije je vključeno v izvajanje Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture (OP ROPI). V okviru slednjega je bilo prvotno področju prometa namenjenih okoli 914,9 milijonov EUR (Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2010). Skladno z zadnjimi spremembami operativnega programa, ki jih je dne 14. aprila 2011 potrdila EK, pa se sredstva za področje prometa znižujejo (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 82).

V okviru druge razvojne prioritete so del OP ROPI štirje avtocestni odseki, ki so hkrati sestavni del TEN omrežja (Pluska–Ponikve, Ponikve–Hrastje, Beltinci–Lendava in

Slivnica–Draženci). Skladno s predlaganimi spremembami vključuje noveliran OP ROPI še drugo fazo rekonstrukcije desne polovice avtocestnega odseka Peračica–Podtabor ter rezervni projekt izgradnje avtocestnega odseka Draženci–Gruškovje, kar bi pomenilo izgradnjo avtoceste do meje z Republiko Hrvaško (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 81 in 82).

Izgradnja štirih avtocestnih odsekov v skupni dolžini okoli 52 kilometrov temelji na mednarodnih obveznostih RS do EU. Strateška usmeritev je dana v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, operativni cilji pa v Resoluciji o Nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 76).

Med omenjenimi projekti je bila za pristanišče Koper pomembna izgradnja avtocestnega odseka Beltinci–Lendava v dolžini približno 17,2 kilometrov. Projekt je z izdajo Odločbe Komisije o dodelitvi sredstev dne 23. julija 2008 potrdila EK, s čimer je bil to prvi velik projekt Slovenije, potrjen v programskem obdobju 2007–2013. Celoten avtocestni odsek je bil predan prometu 19. avgusta 2008, EK pa mu je dodelila 41,6 milijonov EUR evropskih sredstev (Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2010).

Od sprejema Nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji do danes je dokončanih že 528 kilometrov avtocest, hitrih cest in drugih javnih cest (O avtocestah v RS, 2011). Z izvajanjem Nacionalnega programa avtocest v RS se je večalo tudi omrežje v upravljanju in vzdrževanju. DARS d.d. je konec leta 2009 upravljal 591,2 kilometrov avtocest, 158,4 kilometrov priključkov nanje, 21,3 kilometrov razcepov ter 10,4 kilometrov drugih servisnih cest (Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, 2010, str. 22).

Poleg razvoja avtocestnega omrežja je za skladen regionalni, gospodarski in za sonaravni razvoj države pomembno tudi razvito in predvsem ustrezno razvito in vzdrževano državno cestno omrežje.

V nasprotju z željami pa je splošno stanje obstoječega omrežja državnih cest, kategorij glavnih in regionalnih cest slabo, saj trenutne razmere kažejo, da je 42 odstotkov omrežja teh cest v slabem oziroma zelo slabem stanju. Ob tem pa se je povprečni letni dnevni promet na državnih cestah v obdobju 2001–2004 povečal za 2,6 odstotkov letno (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 82).

Odprava ozkih grl bo imela z realizacijo projektov v okviru tretje razvojne prioritete OP ROPI z znižanjem stroškov prevoza neposredne ekonomske učinke pri uporabnikih, posredno pa bo omogočila izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva ter bo imela ugoden

vpliv na regionalni razvoj. V splošnem naj bi vsi predlagani projekti prispevali tudi k večji mobilnosti prebivalstva in boljši oskrbi gospodarstva (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 82 in 83).

Izgradnja izvennivojskih križanj glavnih in regionalnih cest z železniškimi progami je v celoti namenjena povečanju varnosti ter potovalnih hitrosti. Gre za nadomestitev obstoječih nivojskih križanj prometnic. Prav tako je treba zgraditi posamezne obvoznice za naraščajoč promet, ki poteka predvsem skozi središča mest ali strnjena bivalna naselja, kjer nastajajo večji prometni zastoji. Izgradnja obvoznic bo z ureditvijo mestnega prometa pomenila predvsem zmanjšanje obremenitev s hrupom, tresljajem in izpušnih plinov, odpravo ozkih grl, večjo prometno varnost in s tem zvišanje kakovosti življenja prebivalcev teh naselij (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 85).

3.1.1.2 Železniški promet

Na področju razvoja železniške infrastrukture je Slovenija v obdobju po osamosvojitvi uspela zgraditi le neposredno železniško povezavo z Madžarsko. To dejanje se je pokazalo kot izjemno pomembno po vstopu obeh držav v EU, saj je ta železniška smer postala bolj konkurenčna. Na ostalih delih železniške infrastrukture se je v glavnem ohranjalo obstoječe stanje in prevoznost (Oplotnik, 2007, str. 2). Gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture predstavlja, poleg organizacijsko-tehnološkega, ključen dejavnik uspeha v vse bolj odprtem, tržnem in konkurenčnem prostoru, v katerem železnice več kot 90 odstotkov tovora pridobijo prek koprskega pristanišča (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo), 2006, str. 6250).

V. železniški koridor poteka po trasi Trst/ Ljubljana–Pragersko–Murska Sobota–Hodoš–Bajansenye–Budimpešta–Lvov–Kijev in predstavlja celostno železniško povezavo na relaciji Barcelona–Kijev, ki v povezavi s cestnim koridorjem vzpostavlja pogoje za povečevanje obsega kombiniranega prevoza. Z izgradnjo, nadgradnjo, rekonstrukcijo in modernizacijo železniške mreže se bodo posledično zvišale tudi hitrosti vlakov. Koridor je izrednega pomena za povezavo Slovenije s tržišči vzhodne Evrope, saj med drugim povečuje možnost povezave Češke, Poljske in Slovaške s pristaniščem v Kopru. Slednja lahko ob izdelani infrastrukturi ter povečani učinkovitosti in kvaliteti storitev postane osrednja pomorska vez za države srednje in vzhodne Evrope (Zupančič, 2002, str. 35 in 36). Pri tem je za slovensko pomorsko prihodnost izredno pomembna proga med Divačo in Koprrom, ki bo pomenila visokozmogljivo železniško povezavo s koprskim pristaniščem.

X. železniški koridor poteka od Salzburga preko Ljubljane in Zidanega Mostu proti Zagrebu. Za razliko od V. koridorja, kjer modernizacija železnic in izgradnja posameznih traktov napreduje, so proge na X. koridorju še precej zastarele. Poleg obstoječih tehničnih

problemov poteka koridor preko več držav, ki morajo za funkcionalen in nemoten pretok blaga in ustrezno konkurenčnost uskladiti standarde in nacionalne prometne politike, bistvenega pomena pa je tudi zmanjšanje potrebnega časa za prestop na mejnih prehodih. V tem trenutku je za Slovenijo zaradi obsega pomembnejši V. koridor, vendar se ob povečani dinamiki Balkana povečuje pomen X. koridorja (Zupančič, 2002, str. 37).

Leta 1992 je Slovenija s podpisom Okvirnega sporazuma med Vlado Republike Slovenije in EK o uresničevanju ukrepov o finančnem, strokovnem, tehničnem in drugih oblikah sodelovanja postala prejemnica strokovne pomoči programa PHARE. Od leta 1992 je Ministrstvo za promet Republike Slovenije med drugim sodelovalo pri projektu posodobitve železniške proge Pragersko–Ormož–Murska Sobota (Finančni instrument PHARE 2000–2006, 2010).

Z Uredbo Sveta št. 1267/1999 je bil nato sredi leta 1999 vzpostavljen finančni instrument ISPA. Program je financiral predvsem naložbe, ki so omogočale dobre povezave med Skupnostjo in državami kandidatkami, širitev čezevropskega prometnega omrežja, povezavo državnih prometnih omrežij ter njihovo tehnično poenotenje.

Ministrstvo za promet Republike Slovenije je v letih 2000 do 2004 prijavilo za sofinanciranje štiri projekte, ki so postali s 1. majem 2004 kohezijski projekti (Finančni instrument ISPA, 2010):

- obnova železniškega useka Križni vrh z obnovo dela železniške proge Zidani Most–Maribor (1. in 2. faza),
- posodobitev signalnovarnostnih naprav na železniški progi Divača–Koper,
- nadgradnja železniške proge Ljubljana–Zidani Most–Maribor,
- posodobitev železniške proge Pragersko–Ormož – Projekt A.

Decembra 2000 sta Slovenija in EK podpisali finančni memorandum za sofinanciranje projekta Obnova useka Križni vrh z obnovo proge na železniški progi Zidani Most–Maribor iz programa ISPA. Obnova odseka proge od postaje Poljčane v kilometru 561 + 281 do kilometra 563 + 346 in remont proge na postaji Ponikva se je zaključila septembra 2005. Počrpana so bila vsa dodeljena sredstva v višini 9,4 milijonov EUR (Finančni instrument ISPA, 2010).

Posodobitev signalnovarnostnih naprav na progi Divača–Koper je del celovitega projekta modernizacije obstoječega tira te železniške proge. Za nadomestitev signalnovarnostnih naprav s sodobnimi elektronskimi, ki naj bi v prihodnje povečale varnost, zmanjšale stroške vzdrževanja, človeškega faktorja pri vodenju prometa in vzdrževanju naprav ter števila zaposlenih na postajah, je EK namenila nekaj več kot 8,4 milijonov EUR evropskih sredstev (Finančni instrument ISPA, 2010). Investicija naj bi povečala prepustno moč iz 53

na 81 vlakov na dan ter prevozno zmogljivost z 8 na 14 milijonov neto ton na leto. Glede na napovedi prometa bodo predlagani ukrepi omogočili zagotavljanje obsega prevoza blaga pristanišča Koper do takrat, ko bo na tem odseku zgrajena nova proga (Finančni instrument ISPA, 2010).

Projekt nadgradnje železniške proge Ljubljana–Zidani Most–Maribor je obsegal obnovo 21,80 kilometrov tirov in zamenjavo 57 kretnic na železniški progi Ljubljana–Zidani Most–Maribor. Projekt se je zaključil maja 2006, počrpana pa so bila vsa dodeljena sredstva v višini 10,1 milijonov EUR (Finančni instrument ISPA, 2010).

Posodobitev železniške proge Pragersko–Ormož je bila potrebna zaradi prilagoditve zmogljivosti sedanje železniške proge novi progi med Slovenijo in Madžarsko, s čimer bo dosežena raven storitev, potrebna za sedanjo in prihodnjo gostoto prometa. Prav tako je posodobitev proge pomembna zaradi postopnega doseganja tehničnih standardov na celotnem V. prometnem koridorju.

Posodabljanje celotne proge je potekalo v daljšem časovnem obdobju in je bilo razdeljeno na (Finančni instrument ISPA, 2010):

- nadgradnjo signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav in sistemov, s čimer bodo vgrajene nove signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave in
- gradbena dela, kar pomeni obnovitev postaj Kidričevo, Ptuj, Moškanjci in Ormož ter nekaterih mostov in zgradb ter izvedbo potrebnih okoljevarstvenih ukrepov.

Ministrstvo za promet Republike Slovenije je leta 2003 za sofinanciranje s programom ISPA prijavilo prvi del projekta Modernizacija železniške proge Pragersko–Ormož – Projekt A (nadgradnja signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav in sistemov), kateremu je EK s podpisom finančnega memoranduma decembra 2003 dodelila 10,1 milijonov EUR evropskih sredstev. Po Odločbi EK se je projekt zaključil konec leta 2010 (Finančni instrument ISPA, 2010).

S prvo fazo je bila dosežena prilagoditev signalnovarnostnih naprav za nadgradnjo, skladno z zahtevami o interoperabilnosti, zmanjšanje stroškov vzdrževanja ter povečanje stopnje varnosti v železniškem prometu. Zamenjane so bile namreč dotrajane in zastarele signalnovarnostne naprave z modernimi elektronskimi napravami na železniški progi Pragersko–Ormož, kar bo povečalo prepustnost proge iz 32 na 58 vlakov na dan, vzpostavljeno je bilo daljinsko avtomatsko vodenje prometa iz centra vodenja v Mariboru, zavarovanih je bilo 19 nivojskih križanj z novo elektronsko avtomatiko ter ukinjenih 6 nivojskih prehodov (Finančni instrument ISPA, 2010).

Za obdobje 2004–2006 je Referenčni okvir Ministrstva za promet Republike Slovenije za Kohezijski sklad na področju prometa vključeval projekt posodobitve železniške proge Pragersko–Ormož – Projekt A (gradnja) in Daljinsko upravljanje sistema stabilnih naprav električne vleke na slovenskem železniškem omrežju.

EK je tako leto dni po izdaji odločbe za nadgradnjo signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav in sistemov na železniški progi Pragersko–Ormož izdala še odločbo za projekt Modernizacija železniške proge Pragersko–Ormož (gradbena dela), s katerim je bila predvidena gradnja dveh novih izogibališč med postajama Pragersko–Kidričevo in Moškanjci–Ormož ter zaradi novih tehnoloških zahtev proge obnova postaj Kidričevo, Ptuj, Moškanjci in Ormož. Fizična dela na projektu so bila zaključena konec decembra 2008, po tem datumu pa so se izvajale aktivnosti pridobivanja uporabnih dovoljenj za posamezne postaje in nivojske prehode ter odpravljanje pomanjkljivosti. EK je projektu dodelila nekaj več kot 14,5 milijonov EUR evropskih sredstev (Finančni instrument Kohezijski sklad, 2010).

Odločba Komisije za projekt Daljinsko upravljanje sistema stabilnih naprav električne vleke na slovenskem železniškem omrežju je bila izdana konec decembra 2005. Z izvedbo projekta je bila dosežena večja varnost, tehnična ustreznost v skladu z evropskimi standardi, zmanjšanje stroškov obratovanja, večja propustnost proge zaradi hitre reakcije na okvare, večja obratovalna pripravljenost zaradi pravočasnega ukrepanja in optimalno vzdrževanje. EK je projektu dodelila nekaj več kot 23,5 milijonov EUR evropskih sredstev (Finančni instrument Kohezijski sklad, 2010).

V programskem obdobju 2007–2013 se podobno kot na cestnem omrežju nadaljuje z investicijami v železniško infrastrukturo, in sicer (Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2010; Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 131) je v prvi razvojni prioriteti za železniško infrastrukturo namenjenih 449,6 milijonov EUR evropskih sredstev iz Kohezijskega sklada. Slednje se ne spreminja niti v predlaganih spremembah OP ROPI, saj ostaja vrednost predvidenih pravic črpanja nespremenjena.

Prioritetni projekti na železniški infrastrukturi so (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 75):

- modernizacija obstoječe železniške proge Divača–Koper,
- rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko–Hodoš za 160 kilometrov/h – 1. faza,

- rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko–Hodoš za 160 kilometrov/h – 2. faza: modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na postajah,
- uvedba sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju,
- gradnja nove železniške povezave Divača–Koper: 1. faza – izgradnja železniške proge Koper–Črni Kal.

Projekti pomenijo posodobitev oziroma gradnjo nove železniške infrastrukture v Republiki Sloveniji. Slednja se bo tako preko V. in X. prometnega koridorja vključevala v prometno omrežje TEN. Odločitev o posodobitvi oziroma dograditvi slovenskega železniškega omrežja temelji na potrebi po izboljšanju prevoznih storitev in zagotavljanju zadostnih zmogljivosti omrežja za prihodnje potrebe. S postopno posodobitvijo slovenskega železniškega omrežja in uvedbo novih tehnologij bo zagotovljena tudi zahtevana raven tehničnih standardov za doseganje interoperabilnosti na celotnem omrežju TEN-T (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 72).

Na odseku Divača–Koper bo potekala gradnja nove železniške povezave v dveh fazah. Prvo fazo predstavlja gradnja odseka železniške proge Koper–Črni Kal, ki je predvidena za sofinanciranje iz OP ROPI, izvedbena dela druge faze z izgradnjo odseka Črni Kal–Divača pa se bodo zaključila predvidoma leta 2017. Projektna dokumentacija za 1. fazo projekta je izdelana in revidirana, medtem ko je za 2. fazo v izdelavi. Prav tako se izdeluje investicijski program za celotno investicijo (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 72).

Za vzpostavitev pogojev za gradnjo nove proge na odseku Divača–Koper je potrebna predhodna modernizacija obstoječe železniške proge na tem odseku. Pretežni del izvedenih naložb v okviru modernizacije obstoječe proge (elektronapajalne postaje, rekonstrukcija tirnih naprav v Kopru in Divači ter pretežno na postaji Hrpelje–Kozina) bo namreč služil tudi novi progi (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 73).

EK je 13. septembra 2010 izdala Sklep Komisije o velikem projektu za projekt Modernizacije obstoječe železniške proge Divača–Koper, faza II: obnova obstoječe železniške proge. Predmet naložbe je obnova in posodobitev obstoječe železniške proge Divača–Koper v celotni dolžini približno 26,4 kilometrov. Celotna investicija je ocenjena na 129,9 milijonov EUR, k financiranju katere bo EU prispevala približno 68,1 milijonov EUR (Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2010).

Projekt bo z obnovo železniške postaje in mobilne elektronapajalne postaje Hrpelje–Kozina, tovarne postaje Koper, gradnjo nove elektronapajalne postaje Dekani, deli na odprti progi Divača–Koper, obnovo železniške postaje Divača in elektronapajalne postaje Divača ter izgradnjo številnih pomožnih objektov, kot so podhodi za pešce, cestni nadvozi in lokalne povezovalne ceste in podobno, največ koristi prinesel uporabnikom železniške infrastrukture s povečanjem zmogljivosti proge, kar bo zagotovilo nemoten pretok tovora iz koprškega pristanišča in vanj. Preselitev tovarnega prometa s ceste na železnico bo imela za posledico okoljske koristi in povečanje varnosti v prometu. Posodobljena proga bo prispevala tudi k doseganju interoperabilnosti (Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2010).

Za pristanišče Koper je poleg predvidene izgradnje nove proge med Divačo in Koprom pomembna tudi rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko–Hodoš. Slednji je potreben za zagotovitev deklarirane osne in dolžinske obremenitve za kategorijo proge D4 – 225 kN/os oziroma 80 kN/m. Projekt se bo izvajal v dveh fazah, in sicer (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 73):

- bo 1. faza zajemala nadgradnjo, rekonstrukcijo in elektrifikacijo železniške proge, s čimer bodo vzpostavljeni pogoji za dvig hitrosti vlakov. Proga Pragersko–Hodoš je namreč edini odsek V. panevropskega železniškega koridorja na območju Republike Slovenije, ki še ni elektrificiran,
- bo z 2. fazo urejenih več kot 70 nivojskih prehodov, katerih del bo ukinjen oziroma zavarovan z zapornicami. S tem bodo zagotovljene občutno izboljšane varnostno-prometne razmere na obravnavanem območju.

Za interoperabilnost in posledično povečano intermodalnost je zelo pomemben projekt GSM-R, kjer gre za uvedbo digitalnih radijskih komunikacijskih povezav na celotnem slovenskem železniškem omrežju, pri čemer bosta s signalom v celoti pokrita V. in X. koridor. Uvedba sistema GSM-R časovno sovпада z uvedbo sistema ETCS, za katerega tudi že potekajo aktivnosti v okviru projekta ERTMS⁵ na koridorju D (Valencia–Lyon–Torino–Benetke–Ljubljana–Budimpešta) (Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013, 2011, str. 73).

Na trasi V. koridorja je potrebno izpostaviti še čezmejni odsek med Trstom in Divačo, kateremu je prvotno predvsem zaradi negativnih vplivov na okolje nasprotovala Italija. Predlog Italije o spremembi trase ni bil sprejemljiv za Slovenijo, saj bi to imelo hude

⁵ Cilj Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (angl. *European Rail Traffic Management System* – ERTMS) je odpraviti razdrobljenost sistemov za nadzor železniškega prometa v Evropi in vzpostaviti tekoč in varen železniški promet.

posledice na gradnjo nove železniške proge med Kopro in Divačo. V februarju 2010 je bil podpisan sporazum o »severni« različici. Zgornji koridor poteka v bližini obstoječe železniške proge, ki povezuje Bivio di Aurisina z Opčino, Sežano in Divačo. Dvotirna proga z 12-odstotnim naklonom dovoljuje največjo dovoljeno hitrost 60–80 kilometrov na uro (European Commission & Trans-European Transport Network Executive Agency, 2010, str. 32).

3.1.2 Prometne povezave sosednjih držav

Vse države na območju severnega Jadrana si prizadevajo privabiti čim večje količine tovara, kar pa je v veliki meri odvisno od gospodarskega razvoja, strateških povezav in obstoječe infrastrukture sosednjih držav. V preteklosti je bila ena najpomembnejših nalog v regiji Alpe-Adria zagotoviti učinkovite, hitre in poceni prevoze med pristanišči in večjimi zalednimi gospodarskimi središči. Med pomembnejšimi je bila v preteklosti južna železniška proga (nem. *Südbahn*), ki je kot prva povezovala podonavski prostor z Jadrantom. V avstro-ogrski monarhiji so na tak način z zaledjem povezana pristanišča v Trstu, Reki in Puli. Zasnovana je bila kot dvotirna proga v dolžini 577 kilometrov. Vendar danes več kot 130 let stara železniška povezava ne more več zadovoljiti potreb, zato je posodobitev železniške infrastrukture ključna za učinkovito vključevanje v evropsko prometno omrežje. Avstrija je že pripravila načrt za obnovo in modernizacijo infrastrukture. Krepitev v smeri jugozahod–severovzhod je glavni namen študije tehničnih, okoljskih in gospodarskih možnosti za novo progo Dunaj–severna Italija. Izgradnja proge od Gradca do Celovca (132 kilometrov) bo predstavljala povezavo oziroma stičišče s pontebško železniško progo. Izboljšanje trenutnega stanja na italijanski strani, bo najbolj koristilo pristaniščema Trst in Benetke. Posodobitev »*Pontebbana*«, ki povezuje pristanišče Trst z Beljakom in Münchnom se je začela na podlagi potrebe za boljšo povezanost z zaledjem severnojadranskih pristaniščih. Slovenska alternativa pontebški progi je povezava Sežana–Ljubljana–Šentilj. Sicer pa EU spodbuja predvsem posodobitve na prednostnih koridorjih, zato je predstavljala leta 2001 odprta nova železniška proga Puconci–Hodoš–Bayansenye–Zalalovo začetek učinkovite povezave od Trsta in Kopra preko Ljubljane, Budimpešte in Bratislave proti Kijevu v Ukrajini. Omenjena povezava pomeni namreč najkrajšo pot med pristanišči severnega Jadrana na eni strani ter na Madžarsko in vzhodnoevropskimi državami na drugi strani (Trupac, 2002, str. 38–40).

Hrvaška predstavlja glede na geografski položaj povezavo zahoda z vzhodom (longitudinalna povezava od zahodne Evrope do Črnega morja) in diagonalno povezavo srednje in severne Evrope (vključno z Baltikom) z Jadrantom in Sredozemljem. Prvič, položaj Hrvaške prikazuje pomembno vlogo glede geografske povezanosti evropske celine, in drugič, daje Hrvaški možnost, da se v celoti prometno integrira v evropsko prometno mrežo (Ilić & Orešič, 2004, str. 8).

Temeljna strategija hrvaške prometne politike izhaja iz uradnih dokumentov, zakonov in predpisov hrvaškega sabora in vlade. Še posebej pomemben dokument je strategija razvoja prometa na Hrvaškem. Skladno z interesi Hrvaške imajo poseben pomen prometne poti sever–jug kot del prometnih koridorjev ter geopolitične in strukturne spremembe v Evropi (Pašalič, 2006, str. 10).

Moderna in razvita prometna infrastruktura na območju panevropskega omrežja je osnova za nadaljnjo integracijo Hrvaške v evropski prometni in ekonomski prostor. Prometna politika EU namreč daje velik poudarek ustrezni povezanosti držav članic, hkrati pa spodbuja razvoj mednarodnih povezav z državami nečlanicami. Možnosti za razvoj in integracijo na področju prometa ponuja EU s t.i. Transevropsko prometno mrežo (angl. *Trans-European Transport Network – TEN*) in panevropskimi koridorji (angl. *Pan-European corridors*).

Prevoz po cestah je na Hrvaškem tako kot po ostalih predelih Evrope prevladujoča oblika prevoza. Njegov pomen narašča predvsem zaradi časovne in uporabnostne komponente. Prav tako je mogoče dandanes ceste precej enostavno in hitro zgraditi in jih tudi vzdrževati. Prva avtocesta je bila na Hrvaškem zgrajena leta 1972, in sicer med Zagrebom in Karlovcem, do samostojnosti pa je imela Hrvaška zgrajenih 300 kilometrov avtocest. Do leta 2000 so se izgrajeni kilometri avtocest povečali na 400 kilometrov, v naslednjih štirih letih pa se je njihova dolžina podvojila. Samo v letu 2004 je bilo predano prometu skupaj 177 kilometrov avtocest. Glede na kilometer izgrajene avtoceste na 100 km² površine države je Hrvaška prehitela že vse države v razvoju, a še zaostaja za razvitimi državami, tudi za Slovenijo. Izgrajeni so bili skoraj vsi odseki na X. koridorju, in sicer pred osamosvojitvijo velik del med Zagrebom in Slavonskim Brodom, po osamosvojitvi pa med Ljubljano in Zagrebom. V. koridor je v povsem drugi fazi razvoja, saj je bil Vb. del koridorja od madžarske meje preko Zagreba do Reke končan do leta 2004, medtem ko je Vc. del še vedno v fazi planiranja in bo njegova izgradnja odvisna predvsem od dogovora z Republiko Bosno. Del avtoceste do Splita je bil predan prometu leta 2005, vendar je interes Hrvaške longitudinalno povezati celotno ozemlje z Jadranom in v skladu z Jadransko–ionsko pobudo (angl. *Adriatic–Ionian Initiative*) tudi vzdolž jadranske obale do pomembnejših sredozemskih držav (Ilić & Orešić, 2004, str. 10 in 11).

Železniško omrežje v dolžini 2.722 kilometrov je na hrvaškem glede na cestno omrežje 10-krat krajše. V primerjavi z večino ostalih evropskih držav, tudi s tistimi najbolj razvitimi, je tak delež izjemno visok. Na Švedskem je razmerje 1 proti 14, v Nemčiji 1 proti 17, v Franciji 1 proti 31, v Sloveniji pa celo 1 proti 32 (Ilić & Orešić, 2004, str. 12). Vseeno pa železniško omrežje na Hrvaškem zaostaja predvsem glede kvalitete in povezav. Omejena sredstva in predvsem obstoječa prometna politika, ki daje prednost razvoju cestnega omrežja, prispevata k zelo počasnemu razvoju železniške infrastrukture. Še vedno prevladujejo enotirne proge (90 odstotkov) in le 36 odstotkov prog je elektrificiranih.

Hkrati znižujejo kredibilnost prog tudi nizke hitrosti, ki so neposredno povezane s tehničnimi karakteristikami obstoječe infrastrukture. Razumljivo je, da v takih razmerah železniški prevoz nikakor ne more dohajati cestnega (Prometna infrastruktura na Hrvaškem, 2011).

Železniške proge, ki povezujejo obalo Jadranskega morja z območjem bližnje Donave, kot tudi zahodno in severno Evropo, igrajo pomembno vlogo za gospodarski razvoj Hrvaške (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 64):

- X. koridor povezuje zahodno Evropo z Grčijo in Bolgarijo ter Turčijo in poteka po ozemlju Hrvaške v dolžini 317 kilometrov,
- Vb. koridor poteka po ozemlju Hrvaške od Reke do Botovega v skupni dolžini 329 kilometrov in se navezuje na glavno os od Francije preko Italije, Slovenije in Madžarske do Ukrajine,
- Vc. Koridor povezuje pristanišče Ploče z zaledjem v dolžini 123 kilometrov.

Pomembna železniška povezava od Budimpešte do pristanišča v Reki je bila zasnovana kot dvotirna z doseganjem hitrosti do 160 kilometrov na uro. Vendar njen namen ni bil nikoli v celoti uresničen, saj je še sedaj proga večinoma enotirna z ovinki in nikakor ne dosega zadovoljive kvalitete. V določenem obsegu tudi to otežuje razvoj pristanišča v Reki (Ilić & Orešić, 2004, str. 13). Vključitev Vb. dela v panevropsko mrežo koridorjev je bila pomembna za povezavo pristanišča z zalednim območjem preko ozemlja Hrvaške do Budimpešte na Madžarskem in naprej proti vzhodu. Za razvoj si mora pristanišče namreč nujno zagotoviti gravitacijsko območje. Integracija kapitala na podlagi razvoja prometne infrastrukture prispeva tudi k razvoju hrvaškega gospodarstva. Pristanišče v Reki naj bi k temu prispevalo 1,5 milijarde hrvaških kun na leto (Poletan Jugovič, 2006, str. 60–62).

Na Xa. delu koridorja ni direktne povezave med Dunajem, Gradcem in Zagrebom oziroma je ta povezava mogoča preko daljše linije po Slovenji. Od Zagreba proti jugu do Splita je bila do nedavnega železniška proga zastarela in še vedno ne v celoti rekonstruirana. Po končanju celotne rekonstrukcije bo potovanje med Zagrebom in Splitom krajše za kar 2 uri in bo trajalo v povprečju vsega 5 ur (Ilić & Orešić, 2004, str. 13).

Hrvaška je z EU povezana z devetimi mednarodnimi železniškimi povezavami, vendar so na mnogih odsekih identificirana ozka grla. Slednje je predvsem zastarelo tehnično stanje železniškega voznega parka in infrastrukture, kar je hkrati pogost razlog za zamude. Prav tako je na Hrvaškem še vedno na nizki ravni intermodalni promet. Leta 2005 je bilo prevoženega 67.000 TEU, kar predstavlja 13 odstotkov celotnega železniškega prometa (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 70).

Zaradi prenizke vključenosti železniškega sistema v prometne povezave glavnih hrvaških pristanišč z zaledjem je Hrvaška sprejela investicijski načrt za posodobitev železnic. Načrt vsebuje več kot 20 projektov, med drugim pomembnih za tovorni promet (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 84).

Hrvaška ima za nadaljnji razvoj zelo pomembnih 7 terminalov za multimodalni prevoz, med drugim 4 pristaniške terminale, t.j. Reka, Zadar, Split in Ploče, ter 3 zaledne terminale, Zagreb–»Vrapče«, Osijek, in Slavonski Brod. Samo Reka in Zagreb lahko ob upoštevanju organizacije in opreme veljata za multimodalna. Vsi ostali ne razpolagajo s posebno opremo za izvajanje storitev in lahko dosežejo le manjši obseg prometa. Terminala v Osijeku in Pločah lahko izvajata tehnološke operacije le za kontejnerje, vsi ostali pa služijo tudi za celinske prevozne enote (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 65 in 66).

Izziv za multimodalni prevoz Hrvaške predstavlja konkurenca med železniškim in cestnim prometom. V pristaniščih Reka in Ploče se kontejnerji namreč z izjemno nizkim deležem pretovorijo na železnice, saj s kar 95 odstotki v pristanišču Ploče in 70 odstotki v pristanišču Reka prednjači uporaba cestnega prevoza (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 71).

Avstrija je zaradi ugodne geografske lege v srednji Evropi, podobno kot Nemčija, Češka in Slovenija, pomembna tranzitna država za tovorni promet. Hkrati pa je Avstrija zaradi dobro razvite industrije in turističnega gospodarstva tudi vir velike količine potnikov in blagovnih tokov. Še posebej zanimiva in pomembna je Avstrija za tranzitni promet sever–jug (od nemških, belgijskih in nizozemskih pristanišč in ostalih pomembnih centrov do Slovenije in Italije), kot tudi od zahodne Evrope po X. koridorju preko južne Nemčije, Slovenije, Hrvaške, Srbije, Črne gore ter Makedonije v Grčijo. Te povezave ponujajo tudi uporabni železniški dostop do Bosporja in od tam do Bližnjega in Daljnega vzhoda.

Avstrija ima ustrezno prometno infrastrukturo za uporabo vseh prevoznih oblik ter s tem omogoča predvsem državam jugovzhodne Evrope najhitrejšo in najustreznejšo vstopno točko v mednarodne prometne povezave. Edino omejitev za razširitev cestnega in železniškega omrežja predstavljajo Alpe.

Avstrijske zvezne železnice so glavni operater na avstrijskem železniškem omrežju. V letu 2005 so bile reorganizirane na način, ki omogoča ohranitev položaja na trgu železniških storitev ter implementacijo zahtev evropskega železniškega sistema in EU. Delniška družba za upravljanje železniškega omrežja v okviru holdinga razpolaga z železniško mrežo v dolžini 5.702 kilometrov, od tega 2.045 kilometrov dvotirnih prog in 3.523 kilometrov elektrificiranih prog. Obstoječa železniška infrastruktura je v trenutnih

razmerah dovolj zmogljiva in visoko cenjena, vendar se ob upoštevanju pričakovanega povečanja tovornega in potniškega prometa med drugim predvideva nadaljevanje izgradnje, modernizacije, obnove in posodobitve glavnih odsekov železniškega omrežja (npr. vozlišče na Dunaju, Dunaj–Salzburg, Dunaj–Bratislava (Slovaška), Koralm in predora Semmering ter odsek Passau (Nemčija)–Wels (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 42–45).

V nasprotju z zveznim holdingom avstrijskih železnic je največji zasebni ponudnik intermodalnih storitev v Avstriji podjetje Rolsped, ki s pomočjo »*Austria Container Express*« operira vsak dan med nemškimi pristanišči v Severnem morju in Kopro (Slovenija), Trstom (Italija) ter Sopranom in Budimpešto na Madžarskem. Railog ponuja popolno storitev tovornega železniškega prevoza tudi s pomočjo regionalnih podružnic v Avstriji, Italiji, na Švedskem, Poljskem, Češkem in Madžarskem ter kot predstavnik v Srbiji. Rolsped prepelje v povprečju 60.000 kontejnerjev na leto. Podobno velja za drugo avstrijsko podjetje, t.j. *Intermove Systems*. Konvencionalne in intermodalne prevoze na avstrijski železniški mreži opravlja tudi Schenker–Railog, hčerinska družba skupine Schenker, kot del nemških železnic (nem. *Deutsche Bahn*) (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 50).

V intermodalnem prometu med Avstrijo in balkanskimi državami sodeluje tudi avstrijsko-madžarsko zasebno podjetje Raab–Oedenburg–Ebenfurter AG, njegov obseg tovornega prometa pa je v povprečju 5,8 milijona ton, od tega 0,8 milijona ton kontejnerjev (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 51).

Po podatkih avstrijskega Zveznega ministrstva za promet, inovacije in tehnologijo za obdobje 1999–2003 se avstrijski promet stalno povečuje. Zaradi majhnih gospodarskih sprememb v obdobju 2003–2007 je mogoče sklepati, da se trend do večje mednarodne gospodarske krize v letu 2009 ni kaj veliko spremenjal.

Podatki do leta 2007 (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 51–53) kažejo na to, da so avstrijske železnice zelo odvisne od prometnih tokov med Avstrijo in severnoevropskimi pristanišči v Nemčiji, Belgiji in na Nizozemskem na eni strani ter balkanskimi državami in Italijo na drugi strani. Ocenjuje se, da je približno 70 odstotkov avstrijske zunanje trgovine odvisne od severnoevropskih pristanišč, 25–30 odstotkov pa od jadranskih pristanišč. Podatki o intermodalnem prometu med Avstrijo in nemškimi pristanišči Severnega morja kažejo, da je delež še višji, saj se ocenjuje na približno 95 odstotkov. Vodilni položaj ima pristanišče v Hamburgu, sledita pa mu Bremerhaven in Rotterdam.

Avstrija je v letu 2006 sprejela t.i. drugi železniški paket s smernicami za varnost, interoperabilnost in popolno odprtje trga železniškega tovornega prometa. Skupaj s spodbudami za konkurenco na mednarodnem in notranjem trgu si Avstrija s povečanjem pristojbin tovornjakom za uporabo cest, posodobitvijo in razširitvijo železniškega omrežja, ki prečka Alpe, in predstavitvijo najsodobnejših tehnik za nadzor in varnost na progah uspešno prizadeva dosegati regionalne in evropske cilje (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 63).

Avstrija je v letu 2002 pripravila masterplan za dolgoročni strateški razvoj prometne infrastrukture (nem. *Generalverkehrsplan*), t.j. avtocest in hitrih cest, železniškega omrežja in vodnih poti reke Donave. Načrt je konkretno usmerjen k trajnosti, sicer pa namenjen krepitvi čezmejne konkurence in zagotovitvi sodobne infrastrukture, ki omogoča večjo uporabo okolju prijaznejših načinov prevoza (Transport Master Plan, 2010).

Razvoj je od takrat naprej potekal predvsem na vseevropski ravni, t.j. glavnih koridorjih Avstrije in njenih vozlišč. Na področju cest je delo potekalo predvsem na izgradnji manjkajočih avtocest in hitrih cest od Linza in Dunaja proti Češki in Slovaški ter Gradca proti Madžarski. Do vključno leta 2009 je bilo vloženih približno 6.500 milijonov EUR v izgradnjo novih avtocest in hitrih cest in več kot 1.700 milijonov EUR v vzdrževanje obstoječega cestnega omrežja. Proračun za leto 2010 je vključeval dodatnih 4.500 milijonov EUR za gradnjo novih povezav in 500 milijonov EUR za nadaljnje vzdrževanje (Transport Master Plan, 2010).

Prednostne naloge na železniški infrastrukturi so podaljšanje zahodnega dela omrežja med Dunajem in Linzem. Poleg tega je v gradnji že zanka okoli Ennsa in Astena–Kleinmünchena in predorov Linz in Wienerwald med Dunajem in St. Pöltenom. Predvideni sta še elektrifikacija in dvotirnost proge med Dunajem in Bratislavo ter povezava Dunaja do letališča Ostbahn na Götzendorfu.

Gradnja novega odseka Kundl–Radfeld–Baumkirchen nadaljuje razvoj 4-tirne proge »*Unterinntal*« za dostop do predora Brenner, ki bo na podlagi medvladnega sporazuma z Italijo zgrajen predvidoma leta 2015. Ključnega pomena za južno Avstrijo je program nove južne proge (nem. *Neue Südbahn*), ki vključuje izgradnjo predora Semmering in proge Koralmbahn. Sporazum med avstrijsko Štajersko in Koroško bo omogočil dokončanje predora Semmering do leta 2016, ki bo z novo južno progo do leta 2020 v vsakem primeru zagotovil mednarodno konkurenčno os med Poljsko in Italijo (Transport Master Plan, 2010).

Naložbe v revitalizacijo avstrijskega železniškega omrežja so do leta 2010 znašale 8.500 milijonov EUR, v prihodnjih letih pa se načrtuje nadaljnjih 12.100 milijonov EUR vložkov (Transport Master Plan, 2010).

V naslednjih nekaj letih se bo Avstrija osredotočila tudi na razvoj plovnih poti na reki Donavi, in sicer od Dunaja do Bratislave. Poleg ozkih grl v Nemčiji (Straubing–Vilshofen) in na Madžarskem (Nagymaros) je naveden odsek eden izmed največjih ovir za mednarodni ladijski promet na Donavi.

Italija ima s približno 670.000 kilometrov asfaltiranih cest in 20.000 kilometrov železniških prog odlično prometno omrežje. Največ mednarodnega prometa potuje skozi severno Italijo, skoraj tretjina cestnega tovornega prometa pa uporablja 11,6 kilometrov dolg predor Mt. Blanc, ki povezuje Italijo in Francijo in je glavna povezava Italije s severno Evropo (Transportation & Infrastructure in Italy, 2010).

Italijansko cestno omrežje je sestavljeno iz 21.500 kilometrov državnih in 15.000 kilometrov regionalnih cest. Tudi province in občine gradijo in upravljajo lastno cestno omrežje. Celotni nacionalni sistem upravlja Italian National Roads Agency (v nadaljevanju ANAS), ki je koncesionar in hkrati v 100-odstotni lasti države (Beria & Ponti, 2009, str. 5).

ANAS je delniška družba, ki je predvsem odvisna od državnih transferjev. Družba je nedavno izdala ambiciozen načrt prestrukturiranja in spodbujanja razvojnih načrtov. Leta 2007 je bilo vzdrževanju obstoječega omrežja namenjenih 444,2 milijonov EUR, kar je več kot v letih 2005 (360 milijonov EUR) in 2006 (255 milijonov EUR). Kljub velikim potrebam po sredstvih za vzdrževanje omrežja pa je največji del nacionalnih izdatkov namenjen novim investicijam. V letu 2007 je bilo tako 13 novim cestnim projektom, odobrenim v letu 2006, namenjenih 1.431 milijonov EUR. Podobno kot v ostalih državah je tudi v Italiji razpoložljivost teh sredstev odvisna od zmožnosti in omejitev državnega proračuna in političnih odločitev. Ta nestanovitnost pomeni v številnih primerih veliko zamud (tudi desetletja), nižjo kakovost in velike prekoračitve stroškov zaradi potreb po novelaciji dokumentacije in drugih podlag (Beria & Ponti, 2009, str. 5).

Avtocestno omrežje obsega 6.500 kilometrov cest, od katerih je 85 odstotkov cestninjenjih. Omrežje je bilo v glavnem zgrajeno v 50. in 60. letih prejšnjega stoletja. Večina trenutnih aktivnosti je v Italiji osredotočena na vzdrževanje, nekaj projektov pa tudi v izgradnjo novih povezav in dodajanje vozniških pasov na obremenjenih odsekih avtocestnega omrežja, npr. na odseku Torino–Milano. Nujno je potrebna tudi razširitev močno obremenjene avtoceste Bologna–Firence, ki je trenutno v zamudi zaradi pomanjkanja finančnih sredstev (Italy. Where emphasis on life cycle costing is growing for roads and more private sector funds are going in to pavement construction, 2010).

Del avtocestnega omrežja je že v rokah zasebnih koncesionarjev, načrtuje pa se tudi postopna privatizacija preostalih delov. Navedeno bo po pričakovanjih zmanjšalo negotovost v načrtovanju in financiranju novih avtocestnih projektov.

V nasprotju s cestnim omrežjem je ostalo železniško zadnjih 20 let bistveno nespremenjeno. Od približno 16.000 kilometrov prog je 40 odstotkov dvotirnih prog, ki so v celoti elektrificirane, od preostalih enotirnih pa 50 odstotkov elektrificiranih (Beria, Brambilla & Erba, 2009, str. 19 in 20).

Klasično železniško omrežje v Italiji je razmeroma dobre kakovosti. Vlakovne hitrosti so relativno visoke, odprtje novih prog visokih hitrosti pa bo čas potovanj samo še zmanjšalo. Ocenjuje se, da bo od 20- do 30-odstotno zmanjšanje potovalnega časa izboljšalo konkurenčnost železniškega prevoza, tudi v primerjavi z zračnim prometom na nekaterih ključnih poteh, kot je npr. relacija Milano–Rim. Poleg tega so ključni razlogi za investiranje v proge visokih hitrosti omejene zmogljivost omrežja, nove proge pa bodo hkrati omogočile razširitev regionalnega in tovornega prometa (High-speed rail: international comparisons – Appendix D: Italy, 2010).

Največji program naložb v italijansko železniško omrežje predstavljajo v tem trenutku investicije v proge visokih hitrosti, ki absorbirajo 70 odstotkov vseh sredstev, namenjenih za železnice. Investicija za odsek Torino–Milano–Neapelj je ocenjena na 24 milijard EUR, od tega bo 18,9 milijarde EUR financiranih z javnimi sredstvi (Beria & Ponti, 2009, str. 8).

Investicije na železniški infrastrukturi v severovzhodnem delu Italije, predvsem pa na V. koridorju potekajo hitro in uspešno. Na progi med Torinom, Milanom in Trstom so projekti bodisi že v izvedbi ali pa zanje poteka intenzivno načrtovanje. Odseka Torino–Novara in Novara–Milano sta že končana, prvi tudi že obratuje. Milano–Treviglio in Padova–Benetke sta v izvajanju, medtem ko bodo dela za odsek Milano–Brescia kmalu razpisana. Edini odsek, ki je v velikem zaostanku, je proga Benetke–Trst (European Commission & Trans-European Transport Network Executive Agency, 2010, str. 33).

Ena od najpomembnejših konkurenčnih prednosti **Madžarske** je njen osrednji položaj v Evropi. Med drugim potekajo skozi njo štirje bistveni evropski prometni koridorji in zagotavljajo dostop do vseh delov Evrope, vključno z glavnimi evropskimi pristanišči.

Madžarska ima obsežno državno cestno omrežje, ki je centralizirano v Budimpešti, in najbolj razvito avtocestno mrežo med novimi državami članicami EU. Slednja skupaj z magistralnimi cestami akumulira kar 70 odstotkov cestnega prometa (Infrastructure and Transport in Hungary, 2010).

Za popolni izkoristek konkurenčnih prednosti geostrateškega položaja in integracijo v vseevropsko omrežje se je Madžarska odločila prometno infrastrukturo ne le ohranjati, temveč jo tudi izboljšati. Predvsem investicije v državno cestno omrežje, med drugim štiripasovne avtoceste, ki bodo povezovale večja mesta na Madžarskem, bodo pomenile

zmanjšanje potovalnega časa za približno 40 odstotkov (Infrastructure and Transport in Hungary, 2010).

Železniško omrežje pokriva celotno državo in je sestavni del mednarodnega železniškega omrežja, kar omogoča enostaven dostop do mednarodnih hitrih vlakov iz sosednjih in številnih drugih evropskih držav. Redne linije blok vlakov povezujejo Madžarsko s pristanišči Severnega morja v Hamburgu, Bremnu in Rotterdamu ter severnojadranskima pristaniščema v Kopru in Trstu. Kmalu bo povezava vzpostavljena tudi s Constanzo v Romuniji na obali Črnega morja. Pristanišča v Kopru, Trstu in Constanzi ponujajo alternativne poti ladijskega prometa iz Azije. Dobavni rok od teh pristanišč do Madžarske pa je tako po cesti ali z direktnim vlakom 16–36 ur (Infrastructure and Transport in Hungary, 2010).

Železniško omrežje na Madžarskem je v glavnem v upravljanju družbe Magyar Allamvasutak in avstrijsko–madžarske železniške družbe Győr–Sopron–Ebenfurthi Vasut in obsega približno 8.000 kilometrov železniških prog. Pomembna vloga v mednarodnem tovornem prometu izhaja predvsem iz poteka pomembnih mednarodnih železniških povezav med srednjo Evropo in Balkanom ter državami vzhodne in južne Evrope čez madžarsko ozemlje. Najpomembnejši so vsekakor V. koridor (Ukrajina–Madžarska–Slovenija–Italija), IV. koridor med Nemčijo, Češko, Slovaško, Avstrijo, Madžarsko, Romunijo, Bolgarijo, Turčijo in Grčijo, pa tudi X. koridor (Slovaška–Budimpešta–Srbija–Bolgarija/ Grčija). Na ta način je Budimpešta pomembno vozlišče za intermodalni promet. Madžarska za ohranitev pomembne vloge v mednarodnem prometu nenehno posodablja in nadgrajuje omenjeno omrežje, saj obstaja več kot 20 projektov za izboljšanje železniške infrastrukture (Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes, 2007, str. 123 in 125).

Nadgradnja železniške proge Hodoš–Boba bo predvidoma končana leta 2013. Dela so tudi že v teku na odseku med Budimpešto in Szekesfehervarom. Za ostale odseke Boba–Szekesfehervar in Budimpešta–Miskolc–Nyiregyhaza–Zahony (ukrajinska meja) pa so v pripravi študije projektov. Glede na pomanjkanje finančnih sredstev razvijajo madžarski organi alternativno povezavo. Prva je alternativa odseku Boba–Szekesfehervar–Budimpešta, in sicer Boba–Győr in naprej do Budimpešte, vendar poteka proga skozi hribe in bi bila nadgradnja proge do hitrosti 160 kilometrov na uro predraga. Druga, začasna rešitev, pa poteka po obstoječi proggi od Budimpešte do Szolnoka in nato namesto smeri Budimpešta–Miskolc–Nyiregyhaza–Zahony zajema preusmeritev preko Debrece–Nyiregyhaza–Zahony (European Commission & Trans-European Transport Network Executive Agency, 2010, str. 33).

Madžarska je celinska država, ki nima neposrednega stika z odprtim morjem, vendar ima dostop do Črnega morja in Severnega morja preko reke Donave. Kot sledi iz Slike 6 se nahajajo pomembnejša celinska pristanišča v Győr-Gönyü, Budimpešti in Baji.

Slika 6: Notranje plovne poti na Madžarskem



Vir: *Infrastructure and Transport in Hungary, 2010.*

Odprtje kanala Donava–Ren–Main leta 1992 je omogočilo opravljanje izvozno-uvoznih aktivnosti z državami vzdolž Rena in pomorskimi pristanišči Severnega morja.

3.2 Vključevanje pomorskega prometa v prometne povezave

Glede na izbrano prevozno pot so v splošnem na razpolago kopenski, vodni in zračni prevoz. Znotraj EU in med sosednjimi državami je najbolj v uporabi kopenski, kjer ima predvsem na krajše razdalje prioriteto cestni prevoz. Zaradi globalizacije gospodarstva in širjenja mreže dobaviteljev v Severno Ameriko in predvsem na Daljni vzhod pa se razdalje bistveno povečujejo, tako da postajata vedno pomembnejša in primernejša pomorski in zračni prevoz. Zaradi velikega pomena cene prevoza se slednji uporablja le v nujnih primerih (izpolnitev terminskega plana) ter ob prevozu zelo dragocenih tovorov. Pri medkontinentalnem poslovanju je zato najprimernejši pomorski prevoz. Prednosti se izkazujejo tudi z veliko zmogljivostjo in nizkimi stroški (Beškovnik, 2006b, str. 448).

Izbira načina prevoza predstavlja osnovo pri izbiri načina dobave blaga. Zelo pomembna je tudi izbira prevoznikov, ki ponujajo prevoz znotraj iste dejavnosti. Hitrost dostave oziroma čas potovanja je v sodobnem pojmovanju oskrbovalnih verig najpomembnejši element, saj omogoča nemoteno in učinkovito delovanje podjetij ter zagotavlja dobavo ravno ob pravem času (angl. *just in time*). V pomorskem prevozu so že sicer skorajda nujni tedenski odhodi, ponekod pa se za izpolnjevanje omenjenega načela vpeljujejo še pogostejši odhodi.

Cena storitve opravljenega prevoza predstavlja poleg hitrosti in rednosti najpomembnejši element, saj zelo vpliva na celotne stroške nabavne logistike. Vendar najpogosteje velja, da najnižja cena storitve prevoza predstavlja kompenzacijo za nižjo raven ostalih elementov (Beškovnik, 2006b, str. 448).

Cilji prometne strategije EU so usmerjeni k pozitivnim učinkom sodelovanja na področju prometa in preko povezav med različnimi oblikami le-tega k višji učinkovitosti celotnega sistema. Namen je zato predvsem odstranitev vseh preprek, ki bodo pripomogle k neprekinjenemu in neoviranemu dostopu preko interoperabilnosti in tehnične harmoniziranosti obstoječih mrežnih povezav (Pallis & Tsiotsis, 2006, str. 6).

Usmerjenost k pozitivnim učinkom na področju prometa spodbuja oblike prevoza z majhno porabo energije in čim manjšimi negativnimi vplivi na okolje, npr. ladijskim prevozom na kratke razdalje. Hkrati pa je pomembno tudi, da take oblike prevoza ponujajo povezovanje z ostalimi načini prevoza (Pallis & Tsiotsis, 2006, str. 6 in 7).

3.2.1 Pomorske avtoceste

Pomorski promet je hrbtenica mednarodne trgovine in nudi velik potencial pri povečevanju trgovinskih izmenjav znotraj Skupnosti. Pomorske avtoceste so nov koncept v evropski prometni politiki, ki v glavnem temelji na metodi pomorskega prometa na kratke razdalje⁶ in je v obdobju med 1995–2004 beležil izredno visoko, 32-odstotno rast. Na Zaključni konferenci o pomorskih avtocestah je Fotis Karamtisos, direktor Generalnega direktorata za pomorski in rečni promet in intermodalnost (2006, str. 1), ugotavljal, da je bila ta rast celo enaka rasti cestnega prometa.

Pojem pomorskih avtocest je razvila EK kot dodatek k drugim načinom prevoza, ki odpravlja nepotrebne postopke in omogoča učinkovite intermodalne povezave. Program je usmerjen k omejevanju zastojev na evropskih tranzitnih progah ter povezovanju oddaljenih regij in otoških držav (Evropski ekonomsko-socialni odbor, 2004, str. 4). Pomorske avtoceste so zato med drugim ustvarjene z namenom združitve prizadevanj za pospešitev, kohezijo ter izboljšanje pomorskih povezav (Karamtisos, 2006).

Od leta 1992 so prevozi na kratke razdalje ena od prednostnih nalog EK, čemu je desetletje kasneje sledila Bela knjiga o pomorskem prometu kot alternativni obliki kopenskega

⁶ Pomorski promet na kratke razdalje (angl. *Short Sea Shipping*) pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se nahajajo v geografski Evropi ali med pristanišči v Evropi in tistimi pristanišči v državah izven Evrope, ki imajo obalno črto ali morje, ki meji na Evropo (Pasutto, 2007).

prevoza. Istega leta je bil z namenom nadaljevanja podpore intermodalnemu prevozu in zmanjšanju cestnega prometa ustanovljen Marco Polo⁷ (Beškovnik, 2006a, str. 24 in 25).

Pomorski prevoz na kratke razdalje naj bi Evropi pomagal prekiniti prevlado cestnega prometa in tudi zato predstavljajo pomorske avtoceste poglavitno priložnost v naslednjih desetletjih. Kot je povzel Karamtisos na Zaključni konferenci o pomorskih avtocestah (2006) je v Baltskem morju za doseganje koncentracije tovora pomembno, da glavna pristanišča delujejo v povezavi z manjšimi, in sicer z namenom prometne povezanosti. Hkrati pa je potrebno v Sredozemskem morju podpirati tudi inovativne poskuse povezav atlantskega koridorja med Francijo in Španijo.

Na Zaključni konferenci o pomorskih avtocestah je Karamtisos podal tudi pomembne zaključke konference, in sicer (2006):

- evropska gospodarstva potrebujejo zanesljive in učinkovite pomorske povezave,
- ambiciozni cilji kakovostnih pomorskih avtocest zahtevajo temeljito pripravo, med drugim konkretne akcije tako s strani javnega kot tudi privatnega sektorja, vključno z vprašanji financiranja,
- na področjih, kjer že obstajajo pomorske povezave, mora obstajati konkurenca – izbira povezav ali pristanišč mora biti odprta in pregledna,
- pomorske avtoceste prispevajo zlasti s povezovanjem z notranjimi železniškimi in rečnimi povezavami k bolj vzdržljivim in enotnejšim storitvam od vrat do vrat.

Učinki pomorskih avtocest naj bi se pokazali v zmanjšanju preobremenjenosti cest in izboljšanju dostopa do obrobni in otoških območij in držav (Aifadopoulou, 2004, str. 12). Poleg zmanjšanja števila tovornjakov na glavnih cestah bi lahko v nekaterih primerih pomorske avtoceste prispevale tudi k varnejši in okolju prijaznejši obliki prometa ter stroškovno učinkovitejši prometni veji.

Pristanišča, povezana s pomorskimi avtocestami, morajo razpolagati z učinkovitimi povezavami z notranjostjo države, hitrimi upravnimi postopki in visoko kakovostnimi storitvami za doseganje čim večje stopnje uspešnosti pomorskih prevozov na kratke razdalje. Pomorske avtoceste namreč zagotavljajo stroškovno učinkovito in okolju prijaznejšo obliko tovarnega prometa, hkrati pa se z njihovo uporabo zmanjšujejo zastoji na cestah in ključna ozka grla v Evropi ter zagotavljajo boljše in bolj zanesljive povezave do obrobni regij.

Masivno preusmeritev prometa s cest na pomorske avtoceste je mogoče doseči skozi koncentracijo tokov tovora na teh poteh (Cappato & Capocaccia, 2006, str. 2 in 3).

⁷ Program »Marco Polo« subvencionira vse akcije na področjih pomorskih prevozov na kratke razdalje, železnic in celinskih plovni poti. Cilj programa je preusmeritev 12 milijard tonskih kilometrov na leto s cestnega na ne cestni promet (Pasutto, 2007).

Vsekakor pa je pomorski prevoz na kratke razdalje edini intermodalni način, ki stopa v korak s hitro rastočim cestnim načinom. Oba načina sta namreč med letoma 1995 in 2002 evidentirala 25-odstotno rast, merjeno v tonskih kilometrih. Ladijski prevoz na kratke razdalje opravlja 41 odstotkov vseh tonskih kilometrov v Evropi, medtem ko cestni promet 45 odstotkov. Edina ovira za večjo uporabo ladijskih prevozov za kratke razdalje ostaja le še dojemanje uporabnikov, ki ga še ne sprejemajo kot način prevoza, ki je v celoti vključen v intermodalne dobavne verige (European Commission, 2006a, str. 5).

Oktobra 2003 je EK predlagala spremembe Smernic Skupnosti o razvoju TEN-T, vključno z izvedbo 29 prednostnih projektov najpozneje do leta 2020. V okviru tega so bile predlagane tudi štiri pomorske avtoceste, med drugim pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope⁸, ki bo povezala Jadransko morje z Ionskim morjem in vzhodnim Sredozemljem (Komisija Evropskih skupnosti, 2004, str. 5 in 6).

Vzpostavitev pomorskih avtocest je ocenjeno na veliko cenejše od prevoza po kopnem. Za izgradnjo štirih ladij je po ocenah potrebno 400 milijonov EUR, nasprotno pa bi bilo potrebno za prevoz tovornjakov z vlakom investirati kar 6 milijard EUR v železniške predore v Pirenejih. Pristanišča bodo kot multimodalna vozlišča morala okrepiti lastno infrastrukturo, objekte, naprave in povezave z drugimi načini prevoza (European Commission, 2006d, str. 16).

Pomorske avtoceste imajo svoje prednosti in slabosti ter priložnosti in tveganja. V gospodarskem okolju Jadrana se čuti predvsem pomanjkanje močne, vodilne zasebne iniciative, ki bi združevala različne akterje in sredstva za realizacijo. Gospodarski interesi praviloma presegajo ozke meje držav, kar spodbuja sodelovanje na medregijski ravni in večjo kohezijo med državami. Nastajajo nove priložnosti pri upravljanju morskega okolja zaradi poenotenja družbenih in gospodarskih standardov, pravil pomorskega prometa in prevoza ter boljše koordinacije pomorskih dejavnosti (Čirkovič, 2006, str. 77–83).

3.2.2 Pomen logističnih centrov in intermodalnosti

Logistika je proces načrtovanja, izvajanja in nadziranja učinkovitega pretoka blaga in informacij. Omogoča zmanjševanje zalog in z njimi povezanih stroškov ter s tem cenovno konkurenčnost proizvajalcev. V zadnjih 20. letih dobiva pojem logistike zaradi številnih sprememb v gospodarskem okolju nove razsežnosti (Babič, 2003, str. 148 in 149):

- deregulacija in ukinjanje administrativnih ovir spodbujata mednarodno trgovinsko menjavo,

⁸ Priloga 4.

- povezovanje proizvodnih procesov z nabavo poceni materialov in oskrbovanjem oddaljenih tržišč zahteva učinkovite transportne in logistične storitve,
- vse več podjetij se združuje ali prevzema druga podjetja,
- nenehno se povečuje uporabnost informacijske tehnologije.

Navedene spremembe krepijo spoznanje, kako zelo pomembno je usklajeno izvajanje logističnih storitev. Krepi se vloga specializiranih, neodvisnih ponudnikov logističnih storitev (Babič, 2003, str. 149).

Pri makrologističnem vidiku⁹ je velik poudarek na logističnih centrih (pristanišča, terminali, distribucijski centri itd.) oziroma vozliščih, kjer se vrši koncentracija tovorov ali njihova delitev na manjše tovore. Koncentracija manjših tovorov v večje je potrebna zaradi izkoristka prevoznih sredstev (zlasti v železniškem, rečnem in pomorskem prometu) in nižjih prevoznih tarif na enoto blaga pri večjih tovorih (Kos, 2003, str. 10).

Logistika postaja infrastruktura oziroma medij upravljanja dinamične optimizacije poslovanja podjetja. Sodobni logistični centri so s prometnimi infrastrukturnimi objekti dobro povezani z vsemi aktivnimi členi makro- in mikrologističnih sistemov. Organizacija dela, upravljanja in vodenja teh je namreč posebno zahtevna, ker praviloma v njih deluje 10 in več sistemov z zelo različnimi zvrstmi delovanja, med drugim proizvodnim, skladiščnim, trgovskim, distribucijskim, prometnim, finančnim, špediterskim, turističnim, obrtniškim, carinskim. Vsak sistem in vsaka zvrst delovanja znotraj logističnega centra ima lastne organizacijske in poslovne specifičnosti, ki morajo biti kompatibilne in komplementarne z drugimi povezujočimi se sistemi (Kos, 2003, str. 57 in 58).

Logistične centre lahko pojmujeemo kot sestavljene, dinamične in stohastične sisteme, v katerih je izjemnega pomena človeški potencial. Logistični model namreč povezuje interese kupcev skozi dodano vrednost, interese delavcev skozi prejemke, interese podjetij skozi poslovni uspeh, interese države skozi plačilo davka ter interese lastnikov, kar se kaže kot stopnja donosnosti na vloženi kapital (Kos, 2003, str. 58).

Babič (2003, str. 149) razlaga, da so države južne in vzhodne Evrope območje hitrega razvoja proizvodnih zmogljivosti in rasti trgov. Še hitrejšo rast onemogočajo nezadostna infrastrukturna opremljenost in premajhna kakovost storitev ter pomanjkljive informacijske tehnologije, ki ne zagotavljajo zahtevane učinkovitosti in kakovosti logističnih storitev. Položaj med razvitim zahodom in razvijajočim se vzhodom Evrope daje Sloveniji lepe možnosti za dejavno posredništvo v mednarodnih blagovnih tokovih s ponujanjem celovitih logističnih storitev (Twrdy, 2007, str. 20). Ugodno izhodišče za Slovenijo

⁹ Makrologistika je logistika na določenih geografskih območjih.

sestavljajo razmeroma visoka gospodarska razvitost, križanje dveh pomembnih evropskih prometnih koridorjev ter sodoben in učinkovit pristaniški sistem v Kopru.

Intermodalni način prevoza blaga je pomemben element nove generacije, ki povečuje učinkovitost v prometu. V osnovi pomeni intermodalnost gibanje blaga z zaporednimi načini brez kakršnegakoli rokovanja ob spremembi načina prevoza. Je sodobnejša oblika kombiniranega načina prevoza, katerega glavna značilnost in razlika je v tem, da je med tovorom in tovornim prostorom vozila nekaj vmesnega (npr. paleta ali kontejner), kar pri ravnanju s tovorom omogoča, da ni neposrednega stika in tako pomeni kompletno storitev »od vrat do vrat«. Značilnosti multimodalnega prevoza se kažejo v njegovi organiziranosti, odgovornosti, dokumentaciji in enotno urejeni pravni regulativi, pri katerih se istočasno uporablja kombinacija dveh ali več vrst prevoznih sredstev. Intermodalnost je zato neke vrste kazalnik kakovosti integracijske ravni med različnimi načini prevoza. Kot najpomembnejša kombinacija intermodalnega načina prevoza v Evropi se smatra odnos železnica/ cesta (Medeot, 2004, str. 18 in 19).

Pomemben cilj evropske prometne politike je, kot je opisano v Beli knjigi: »čas za odločitev«, povečanje deleža kombiniranega prevoza, kot sredstva za boljšo uporabo obstoječih zmogljivosti prevoza. Ker cilj Bele knjige ni bil realiziran in je mobilnost pomemben člen v gospodarskem razvoju in ustvarjanju novih delovnih mest, je bil razvoj intermodalnega tovornega prevoza uvrščen v politiko integrirane logistike (Källström, Gustafsson, Poersch & Fischer, 2006, str. 20).

3.2.3 Trajnostni razvoj evropske celine

Razvoj prometa je tesno povezan z okoljskimi vidiki, zato je pri proučevanju slednjega nujno potrebno upoštevati trajnostni razvoj ter dolgoročne posledice za podnebje, onesnaženost vode, rabo zemljišč itd. EK je leta 2003 izvedla razširjeno presojo vplivov za spremembo smernic TEN-T, vključno z oceno ekonomskih in socialnih vplivov. Kot že omenjeno, so v to vključena prizadevanja za prehod s cestnega na druge oblike prevoza s ciljem zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča cestni promet (prevoz blaga je odgovoren za eno tretjino emisij CO₂ iz prometa¹⁰). Železniške in vodne oblike prevoza se štejejo za okolju prijaznejše, čemur daje z novo prometno politiko prednost tudi EK. Bela knjiga o evropski prometni politiki prav zato poudarja potrebo po uravnoteženosti med različnimi načini prevoza za trajnostni razvoj Evrope (Thielmann, 2003).

V prihodnjih letih se mora evropska celina nujno soočiti z izzivi učinkovitosti, kakovosti in trajnosti na področju prometa. Ustrezne rešitve so potrebne za preobremenjenost nekaterih oblik prevoza, podnebne spremembe, oskrbo z energijo in varnostjo v prometu (Prevoz blaga v Evropi: nove pobude Komisije za večjo učinkovitost in trajnost, 2007). V skladu z

¹⁰ Delež emisij CO₂ iz prometa predstavlja četrtno vseh emisij.

usmeritvami se spodbujata predvsem pomorski in železniški promet, saj ostajata ta načina z energetskega vidika najučinkovitejša in hkrati z vidika emisij toplogrednih plinov tudi najbolj prijazna okolju.

Splošno gledano bi bilo povečanje obsega pomorskih prevozov na kratke razdalje v skladu s prometno in okoljsko politiko Skupnosti (Komisija Evropskih skupnosti, 2004, str. 2). Glede na opravljene raziskave je prevoz po morju ali notranjih plovnih poteh najboljša možna rešitev, ki jo trenutno potrebuje svetovni trg. Proizvaja namreč najmanj toplogrednih plinov na tonski kilometer kot katerakoli druga oblika prevoza, hkrati pa glede na volumen prevaža približno 90 odstotkov svetovnega blaga. Glede na ogromne količine prevoženega blaga po morju so ladijske emisije CO₂ majhne, in sicer približno 2 odstotka glede na celoten svetovni obseg emisij toplogrednih plinov. Razlog je v tem, da si trg ladijskega načina prevoza že več desetletij prizadeva k zmanjševanju porabe goriva in glede na visoke cene goriva se bo tak trend najverjetneje tudi nadaljeval (European Community Shipowners' Assosiations, 2007, str. 24).

Maja leta 2007 je EK objavila Zeleno knjigo o recikliranju ladij kot enega od ciljev evropske strategije na področju izboljševanja stanja okolja (European Community Shipowners' Assosiations, 2007, str. 25). Cilj EK je spodbujati tudi vzpostavitev evropskega železniškega omrežja, pri katerem bi prevoz lahko nudil večjo kakovost storitev z vidika časa, zanesljivosti in zmogljivosti. Poleg že sprejetih ukrepov, kot npr. uvedba ERTMS na oseh, opredeljenih kot prednostnih, in izgradnja pomembnih infrastruktur vseevropskega prometnega omrežja, predlaga EK tudi nove pobude za razvoj evropskega omrežja, usmerjenega v prevoz blaga, znotraj katerega bodo storitve zanesljivejše in zmogljivejše kot danes (Prevoz blaga v Evropi: nove pobude Komisije za večjo učinkovitost in trajnost, 2007).

Hitro rastoči pomorski prevoz v Jadranskem morju predstavlja dodatne pritiske in nevarnosti za morsko okolje. Za hitro ukrepanje v primeru ekološke nesreče so se Slovenija, Italija in Hrvaška dogovorile o opravljanju preventivnih aktivnosti in ukrepanja v smeri trajnostnega razvoja Jadranskega morja (Bricelj & Orhini, 2004, str. 2). Splošni cilji skupne pobude za varstvo in trajnostni razvoj Jadranskega morja so lažja priprava in izvajanje projektov, katerih cilj je varovanje in trajnostni razvoj morja ter skupno ukrepanje obalnih držav v skladu z mednarodnim sporazumom (Slovenian Ministry of the Environment and Spatial Planning & Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe, 2006, str. 2).

4 POTENCIALNI SKUPNI SISTEM SEVERNOJADRANSKIH PRISTANIŠČ

V severnojadranskem prostoru opravljata Trst in Reka pristaniško dejavnost od 18. stoletja naprej, v drugi polovici 19. stoletja pa sta predvsem z graditvijo železniške povezave z zaledjem, t.j. z Dunajem in Budimpešto, dobili nov zagon. Pristanišče v Kopru je v primerjavi z njima mlajše, vendar številke kažejo, da je med vsemi hkrati najhitreje rastoče. Od leta 1996 do 2006 je koprsko pristanišče namreč povečalo pretovor s 6,5 na 14 milijonov ton in se hkrati preusmerilo v pretovor blaga višje vrednosti. Tako je v zadnjih desetih letih pristanišče skoraj početrilo pretovor osebnih vozil ter skoraj potrojilo kontejnerski pretovor. Ne glede na to, da je tržaško pristanišče sicer skoraj 3,5-krat večje od koprskega, je po kontejnerskem pretovoru s slednjim skoraj povsem izenačeno, medtem ko po pretovoru avtomobilov Koper celo prednjači. Po drugi strani pa je pristanišče v Reki imelo precej smole v svoji zgodovini, saj ga je vsaka vojna odrezala od zaledja. Kljub rasti v zadnjih letih Reka še danes precej zaostaja (Mencinger, Bučar, Tajnikar & Pavlič Damijan, 2007, str. 9 in 10).

Vsaj od 80. let prejšnjega stoletja se že govori o potrebi, smiselnosti ali vsaj želji po sodelovanju italijanskih in takrat še jugoslovanskih severnojadranskih pristanišč. Slovenska zunanjepolitična strategija, inkorporirana v jugoslovansko-italijanske odnose, je pri tem vedno omenjala Reko, Koper, Trst in včasih celo Benetke. Zdi se, da se je s tem načeloma strinjala tudi italijanska stran. Pa vendar se nikoli ni nič zgodilo. Nekateri so kot vzrok navajali železno zaveso in nasprotje med komunizmom oziroma socializmom na eni ter kapitalizmom na drugi strani. Še najverjetneje pa je, da je razlog bil bolj ekonomske narave. Pristanišča namreč niso medsebojno komplementarna, temveč konkurenčna. Vsako si obeta izboljšati svoj položaj na račun drugih, zato dogovor do danes ni bil niti mogoč niti zaželen.

V povezavi z navedenim je težko verjeti, da morajo sosednja pristanišča, ki so načeloma usmerjena k istim prometnim tokovom in istim strankam, graditi lastne prevozne verige. To ni le v nasprotju z ekonomsko logiko, ampak tudi v nasprotju s severnoevropskim vzorcem postavitve prometnih sistemov. Prilagoditev na skupni sistem bo bistveno vplivala na prihodnji razvoj tako EU kot tudi srednje in vzhodne Evrope ter Sredozemlja (Trupac, 2002, str. 37).

Na podlagi izkušnje ostalih pristaniških sistemov v Evropi in svetu je tudi prihodnost severnojadranskih pristanišč najverjetneje v sodelovanju. Pristanišča v Kopru, Trstu in Reki so do določene mere konkurenti, vendar bi najverjetneje lahko veliko več pridobila z medregionalnim sodelovanjem. Z namenom sodelovanja so bila v preteklosti pristanišča združena v severnojadransko mrežo pristanišč NAPAN (angl. *Northern Adriatic Ports Area Network*), katere območje je pokrivalo ozemlje Slovenije, Hrvaške, severovzhodne

Italije ter vključevalo vse zainteresirane srednjeevropske in vzhodnoevropske države in regije, ki uporabljajo severnojadranska pristanišča za svojo zunanjo trgovino (Italija, Bavarska, Avstrija, Češka, Poljska, Slovaška, Madžarska in Bosne in Hercegovine (v nadaljevanju BiH)). Njena naloga je bila povezovanje organizacij in posameznikov, zainteresiranih za uravnotežen ekonomski in socialni razvoj na tem območju, s posebnim poudarkom na regionalnem ekonomskem sodelovanju, razvoju prometne infrastrukture v regiji ter sodelovanju med severnojadranskimi pristanišči (Štefančič, 2003, str. 15 in 16). Kljub navedenemu pa sodi Prodijeva ideja o treh pristaniščih v enem bolj na področje politične retorike, saj bi nestrinjanje o tem, kdo bo kaj prekladal in kdo bo glavni, najbrž povzročilo več škode kot koristi. Ne glede na to, kako v odvisnosti od vsakokratne ideologije poimenujemo povezave v gospodarstvu in politiki, najbrž drži, da so »igre s pozitivno vsoto« redkejšje od »iger z ničelno vsoto« – pri prvih naj bi dobila oba, pri drugih pa to, kar eden dobi, drugi izgubi. Celó če gre za »igro s pozitivno vsoto«, se je treba dogovoriti o razdelitvi potencialno pridobljenega dobička, kar nekonfliktnost spremeni v konfliktnost (Mencinger et al., 2007, str. 8). V povezavi z vsem navedenim ostaja dejstvo, da si pristanišča severnega Jadrana delijo isti profil univerzalnih pristanišč s specializiranimi terminali, ki determinira v medsebojnem odnosu le dve možnosti: bodisi naporni konkurenčni boj ali sporazum o delitvi dela in specializacije, kar bi postopoma privedlo do enotnega pristaniškega sistema. Na dolgi rok je zato smiselno razmisliti o skupnem gravitacijskem sistemu v osrednjem delu severnega Jadrana.

Glede na geografske danosti in obstoječo strukturo pretovora bi bilo z ekonomskega vidika izjemno smiselno poslovno sodelovanje ali celo lastniško povezovanje pristanišč v Kopru, Trstu in Reki. Z vključitvijo Slovenije in potencialno še Hrvaške v skupni evropski prostor se odpirajo možnosti specializacije med bližnjimi pristanišči. S specializacijo bi odpadli mnogi fiksni stroški, ki jih zaradi ne optimalnega obsega pretovora velikokrat ni mogoče pokrivati v zadovoljivi meri. Zato bi specializacija pristanišč imela načeloma precej večje finančne učinke kot sedanja diverzificiranost pretovora znotraj posameznih pristanišč (Mencinger et al., 2007, str. 10). Toda v preteklosti tovrstno poslovno sodelovanje ni zaživelo. Poskus sodelovanja pristanišča Koper s koncesijo za upravljanje kontejnerskega terminala v tržaškem pristanišču leta 2000 je bilo mukotrpno (Mencinger et al., 2007, str. 10). Na eni strani je italijanska stran očitala, da koprski koncesionar namerno zavira kontejnerski pretovor v Trstu in ga preusmerja v Koper, na drugi strani pa je slovenska stran trdila, da tržaški luški upravitelji odganjajo tuje ladjarje in s tem onemogočajo razvoj terminala v upravljanju Koprčanov. Poslovno sodelovanje se je tako končalo leta 2004, ko je Luka Koper izstopila iz podjetja Trieste International Container Terminal (v nadaljevanju TICT). Dejstvo pa je, da je koprsko pristanišče v teh štirih letih v Kopru skoraj podvojilo pretovor kontejnerjev, medtem ko se pretovor v tržaškem terminalu ni bistveno povečal (Mencinger et al., 2007, str. 10).

Ne glede na navedeno pa bi bila vsa pristanišča pripravljena poslovno sodelovati, ampak seveda v tistih dejavnostih, ki se njim zdijo strateško privlačne. Vsa pristanišča poskušajo zato povečati pretovor proizvodov v kontejnerjih ter avtomobilov na račun pretovora razsutega tovora ali nafte. Prav tako so zelo pomembne prometne povezave, zato je bila italijanska stran do nedavnega zelo zadovoljna, da Sloveniji ni uspelo doseči hitrega konsenza glede izgradnje drugega tira ali nove proge od Divače do Kopra, pri čemer je sama venomer ponujala alternativno železniško povezavo s Trstom (Mencinger et al., 2007, str. 10). Kljub mnogim oviram pa ima Slovenija v državnem proračunu zagotovljena sredstva za modernizacijo obstoječe proge in izgradnjo nove proge med Divačo in Koprom. Skladno z načrtom razvojnih programov in veljavnega OP ROPI naj bi del sredstev iz Kohezijskega sklada prispevala tudi EU. Projekt je za Slovenijo strateškega pomena, hkrati pa spada tudi med prednostne projekte evropskega TEN omrežja (Ministrstvo za finance Republike Slovenije, 2011, str. 42).

Pristaniški upravi iz italijanskega Trsta in hrvaške Reke sta leta 2007 podpisali sporazum o sodelovanju, katerega glavni cilji so skupne pobude za gradnjo sodobne infrastrukture in promocijo na mednarodni ravni ter skupne razvojne strategije prek tehničnega sodelovanja in izmenjavanja informacij. Na tej osnovi naj bi potekalo sodelovanje za pridobivanje novih strank, ki se sicer odločajo za druga pristanišča, predvsem iz severne Evrope (Tržaško in reško pristanišče v sporazum o sodelovanju, 2007). Za spodbujanje severnojadranske prometne poti pa je bilo nato marca 2010 ustanovljeno Združenje severnojadranskih pristanišč (angl. *North Adriatic Ports Association* – v nadaljevanju NAPA), ki predstavlja severnojadransko pot (Slika 7) kot alternativo, ki prinaša prednosti pri prihranku stroškov, časa in emisij CO₂.

Slika 7: Prometne povezave severnojadranskih pristanišč



Vir: *North Adriatic Ports Association. Your Port in the heart of Europe, 2010.*

Zaradi veliko različnih logističnih storitev in obsežnega prometnega omrežja predstavljajo NAPA pristanišča prvovrstno multimodalno vozlišče do ključnih evropskih trgov. Bližnji V. prometni koridor ponuja hitro povezavo do 500 milijonov evropskih potrošnikov, velika trgovska in industrijska središča, kot so Dunaj, München in Milano, pa so oddaljena le nekaj ur vožnje z avtomobilom (North Adriatic Ports Association. Your Port in the heart of Europe, 2010).

Za primerjavo, leta 2009 so najpomembnejša pristanišča severne Evrope pretovorila med 110 milijonov ton in 386,9 milijonov ton blaga ter med 7 milijonov TEU in 9,7 milijonov TEU kontejnerjev. NAPA pristanišča bi lahko z združenimi kapacitetami dosegla spodnji nivo pretovora blaga (101 milijonov ton), medtem ko pri pretovoru kontejnerjev ne bi dosegla nivoja najpomembnejših pristanišč iz severa Evrope (1,2 milijono TEU). Ne glede na konkurenco s severnimi pristanišči, pa bi NAPA združenje z lahkoto poseglo v trgovanje večjih mediteranskih pristanišč (North Adriatic Ports Association. Your Port in the heart of Europe, 2010).

4.1 Konkurenčne prednosti pristanišč

Evropa ima dolgo obalo, ki sega od Baltskega pa vse do Sredozemskega in Črnega morja, s sedežem velikih pristanišč in vozlišč, s posebnimi značilnostmi v smislu zaledja, ponudbe storitev in njihove kakovosti. Ta edinstvena mešanica skupaj z velikim gospodarskim zaledjem omogoča zdravo konkurenco na evropski celini. Mogoče prav zaradi tega evropskega pristaniškega sistema ni mogoče obravnavati kot homogenega niza.

Eden odločilnih dejavnikov konkurence je institucionalno okolje, ki se je poleg organizacijskega, v zadnjih desetletjih drastično spremenilo. Med glavne institucionalne dejavnike, ki vplivajo na hierarhijo v pristaniščih, spadajo vpliv Svetovne trgovinske organizacije na prosto trgovino, deregulacija in privatizacija. Povečanje velikosti plovil, pojav globalnih terminalov in strukturne spremembe v logistiki in distribucijskih omrežjih pa so le nekateri od ključnih organizacijskih trendov, ki vplivajo na pristaniške dejavnosti in prostorske značilnosti v Evropi.

Evropska pristanišča so vedno bolj konkurenčna, in sicer ne kot posamezniki, temveč kot ključne povezave znotraj logističnih verig. Tržna konsolidacija je povečala njihovo pogajalsko moč in konkurenčni boj ter s tem prisilila pristanišča k ustvarjanju dodane vrednosti (European Sea Port Organisation, 2007, str. 87 in 88).

Na učinkovito konkurenco pristanišč vplivajo obseg tovora, potencialna rast prometa, navzkrižno subvencioniranje bistvenih pristaniških storitev, zahteve zaposlovanja in možnosti za povečanje produktivnosti s tehnološko zastarelo opremo. Zasebne naložbe malih podjetjih, kjer ni mogoče izkoristiti prednosti ekonomij obsega in so hkrati nizke

donosnosti naložb, zahtevajo drugačne prihranke pri stroških, npr. stroških dela. Čeprav konkurenca s pomočjo tržnih sil načeloma izboljšuje produktivnosti, pa je potrebno predvsem v majhnih enotah sodelovanje zasebnega sektorja, da bi se izognili monopolnemu oblikovanju cen in naknadnemu izkoriščanju ozemlja pristanišča, strogo regulirati.

Za države v razvoju je po navadi značilna majhna količina tovara in pomanjkanje povezav z zaledjem. Posledično se pristanišča ne morejo zanesti na njihovo naravno zaledje, ki ga determinira njegova gospodarska rast. Prav tako je zelo malo možnosti za razvoj pretovornega vozlišča na območju, ki je geografsko oddaljen od glavnega ladijskega omrežja. Navedeno omejuje možnosti za pristaniško konkurenco, poleg tega pa z velikostjo terminala(-ov) določa konkurenco znotraj pristanišč (Van Niekerk, 2005, str. 146–148).

Za preživetje in uspeh v konkurenčnem in zahtevnem okolju morajo pristanišča objektivno z notranjo in zunanjo presojo uravnavati lastne želje in potrebe z gospodarstvom. Z zunanjega vidika potrebujejo pristanišča razumevanje in prilagajanje za izpolnjevanje pogosto spreminjajočih se zahtev strank. V zvezi s tem morajo sodobna pristanišča povečati pomen trženja in zagotavljanja dodane vrednosti storitev v celotni logistični verigi. Na kratek rok lahko pristanišča sicer privabijo stranke z znižanjem cen, vendar pa je na dolgi rok potrebno zagotoviti lasten trajnostni razvoj. V konkurenčnem okolju morajo pristanišča učinkovito izkoristiti svoje obstoječe zmogljivosti, pri tem pa z dvigom kakovosti storitev zmanjšati potreben čas postanka ladij (Wang & Cullinane, 2006, str. 83 in 84).

Glavni argumenti za omejevanje konkurence v pristaniščih so po navadi pomanjkanje prostora, varnosti pomorskega prometa, varovanje okolja itd. Kljub vsemu pa je poleg vseh pomembnih navedenih ugotovitev prav tako pomembno, da se izkoristijo prednosti, ki jih ponuja konkurenca.

Popolna liberalizacija storitev in spodbujanje konkurence se spodbuja predvsem (Trujillo & Tovar, 2007, str. 154):

- med pristanišči za zagotovitev preglednosti nacionalnega javnega financiranja pristaniške infrastrukture in
- v pristaniščih, z idejo o spodbujanju konkurence med upravljavci enakih storitev in učinkovitosti zagotavljanja storitev za uporabnike.

Ena od kritik navedenega izhaja iz študije Evropske organizacije za morska pristanišča iz leta 2004 (Trujillo & Tovar, 2007, str. 154), t.j. da so evropska pristanišča že med najučinkovitejšimi na svetu, zato bo s povečanjem konkurence malo verjetno dodatno višja

še učinkovitost obstoječega sistema. Prav tako obstajajo jasna nesoglasja med evropskimi državami glede zaželenosti javnega financiranja, zato je velika raznolikost med prevladujočimi praksami. Anglosaksonski sistem daje prednost samofinanciranju pristanišč, kjer uporabniki plačujejo celotne stroške storitev. V skladu s tem bi morebitne subvencije, ki izkrivljajo konkurenco, zmanjšale možnosti za večjo učinkovitost (Trujillo & Tovar, 2007, str. 155).

Od ustanovitve notranjega trga se je konkurenca na območju EU med pristanišči v isti državi članici in med pristanišči sosednjih držav članic močno povečala. Čeprav morajo vsa pristanišča slediti pravilom pristojnih nacionalnih organov, je raznolikost in kompleksnost teh pravil kot tudi znatna stopnja negotovosti pri proceduralnih zadevah še naprej ključnega pomena. Cena in kakovost pristaniških storitev sta postala ena od ključnih elementov za izbor pristanišča, vendar osnovna pravila, ki veljajo v vseh pristaniščih EU, zagotavljajo enake konkurenčne pogoje vsem pristaniščem (European Commission, 2001a, str. 14).

V zaostreni konkurenci se morajo pristanišča prilagajati potrebam odjemalcev in se dejavno vključevati v oblikovanje učinkovitih logističnih verig. Da je vrednostna veriga učinkovita, se morajo njeni enakovredni členi dobro prilagajati tržnim zahtevam in dinamično uvajati spremembe, krepiti sodelovanje s poslovnimi partnerji ter izboljševati zanesljivost in točnost storitev. Integriranje vrednostnih verig je proces, s katerim več organizacij na skupnem trgu usklajeno načrtuje, integrira in upravlja blagovne tokove, storitve in informacije od izvora do porabe. Cilj takšnega integriranja je večja vrednost storitve za odjemalce, večja učinkovitost verige in s tem konkurenčna prednost za vse vključene organizacije (Babič, 2003, str. 150). V zadnjih letih se povečuje trend zagotavljanja pristaniških storitev s strani zasebnega sektorja, saj se želi povečati učinkovitost ter uporaba znanja in izkušenj zasebnega sektorja (European Commission, 2001a, str. 15).

V dejavnosti pristaniških storitev, ki bi jih bilo mogoče nadgraditi s celotno paleto logističnih storitev, sta v severovzhodnem Jadranu, poleg Kopra, še dve pristanišči, in sicer pristanišči v Trstu in Reki. To sta pristanišči, ki sta vseskozi konkurirali Kopru. Reka je po izgubi prometa med vojno na Hrvaškem glede pomembnosti nekoliko zaostala, vendar pa bi s finančnimi injekcijami Svetovne banke in hrvaške vlade kaj hitro lahko ponovno posegla po deležu trga, ki ga trenutno drži Koper. Trst je po drugi strani največje in hkrati nekoliko bolj zrelo pristanišče, ki je logistiko že integriralo v svoje poslovanje (Jelerčič, 2007, str. 36).

Pristanišče v Reki je trenutno za polovico manjše od Kopra, vendar ima v načrtu razširitev in modernizacijo terminalov. Trenutno je reško pristanišče zlasti zaradi cenejše delovne sile tudi cenovno najugodnejše. Vendar so v panogi v ospredju predvsem storitve in

njihova kakovost, pri čemer je pristanišče Koper zelo uspešno in prepoznavno. Slednje je trenutno tudi najbolj uspešno pristanišče, če odštejemo 34 milijonov ton pretovorjene nafte v Trstu. Ne glede na navedeno pa tržaška pristaniška uprava napoveduje nasprotno, saj naj bi se blagovni pretovor do leta 2020 več kot podvojil in dosegel 21 milijonov ton. K rasti naj bi prispeval tudi nov kontejnerski terminal, kateremu je italijanska vlada že odobrila 272 milijonov EUR (Jelerčič, 2007, str. 37 in 38; Autorita Portuale di Trieste, 2010).

Dejstvo torej je, da severnojadranska pristanišča nudijo podobne pristaniške storitve, kar glede nadaljnjega razvoja območja narekuje dva možna scenarija: naporno konkurenčno tekmovanje ali njihovo sodelovanje s specializacijo posameznih tovorov. Ta vprašanja bodo še bolj relevantna ob morebitni vključitvi Hrvaške v EU, saj bi bila vsa tri pristanišča interna pristanišča EU (Jelerčič, 2007, str. 38).

Povezovanje pristanišč bi morale spodbujati tako lokalne skupnosti kot države, EU pa bi morala poudarjati najboljše prakse na tem področju. Kljub temu lokalne skupnosti še vedno ne dojemajo širšega prispevka pomorske aktivnosti na dodano vrednost ter pogosto izpostavljajo njihove negativne učinke (European Commission, 2007b, str. 18).

Pristanišče v Kopru je edino slovensko pristanišče za pretovor težkega blaga in eno najmlajših v EU. Glavni dejavnosti sta pretovor in skladiščenje vseh vrst blaga, dopolnjuje pa ju tudi vrsta dodatnih storitev na enajstih specializiranih terminalih. Luka Koper, d.d. opravi približno 30 odstotkov vsega poslovanja za domači trg, ostalo pa pretovori večinoma za Avstrijo (26 odstotkov), Italijo (19 odstotkov), Madžarsko (8 odstotkov), Slovaško (5 odstotkov), balkanske države (3 odstotki), južno Nemčijo (2 odstotka) in Češko (1 odstotek). Večinski delež Luke Koper, d.d. je v lasti Republike Slovenije (Benedik, 2008, str. App/14).

Podjetje Luka Koper, d.d., ki je nosilec razvoja in dejavnosti edinega slovenskega pristanišča za blagovni promet, je bilo ustanovljeno leta 1957. Najmlajše severnojadransko pristanišče si je tržni položaj izborilo in ga okrepilo z vlaganji v zmogljivost pretovarjanja in skladiščenja, v opremo ter v razvoj znanj in veščin zaposlenih. Med pomembnejše prelomnice v hitri poslovni rasti pristanišča sodijo gradnja železniške povezave do Kopra leta 1967, otvoritev kontejnerskega terminala leta 1978 in terminala za rzsute tovore leta 1988 ter gradnja sodobnih objektov za pretovor avtomobilov leta 1997. V Kopru so si z naložbami in razvojnimi aktivnostmi vedno prizadevali zadovoljevati potrebe poslovnih partnerjev, saj pristanišča že dolgo niso več samo stične točke, v katerih se morske prometne poti srečujejo s kopenskimi. Temeljne pristaniške storitve pretovarjanja in skladiščenja se dopolnjujejo s tistimi, ki odjemalcem zagotavljajo večjo dodano vrednost. S proizvodnjo, blagovno distribucijo, trgovinskimi, finančnimi in zavarovalniškimi storitvami se pristaniški sistemi razvijajo v pomembna logistična središča. Uspešnost

logistike pa je odvisna od učinkovitosti informacijskih povezav med vsemi udeleženci (Babič, 2003, str. 147 in 148).

Po besedah Babiča (2003, str. 151) si je Luka Koper, d.d. v preteklosti za eno izmed strateških usmeritev zamislila razvoj v uveljavljeno logistično središče, ki bi s svojo lego, na najkrajši poti do osrčja Evrope, ponujalo izvoznikom in uvoznikom iz Slovenije in zalednih držav čim lažje vzpostavljanje čezmorskih trgovinskih tokov. Iz letnih poročil družbe (Luka Koper, d.d., 2011) je razvidno, da je kljub vsemu najpomembnejši slovenski trg, le-temu pa sledijo trgi sosednjih držav: Avstrije, Hrvaške, severovzhodne Italije, zahodne Madžarske, BiH, Srbije, Slovaške, Češke, Nemčije. Na nobenem od teh tržišč pa družba ne dosega takšnega deleža logističnih storitev kot v Sloveniji. Potenciali razširitve obstoječih trgov so ogromni. S svojo lego v osrčju Evrope predstavlja koprsko pristanišče južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo in Vzhodom. Leži na najkrajši transportni poti, ki povezuje trgovska središča v srednji in vzhodni Evropi z deželami Sredozemlja in s tistimi onkraj Sueza.

Iz letnih poročil (Luka Koper, d.d., 2011) prav tako izhaja, da se je od leta 2000 naprej pomen edinega slovenskega pristanišča samo povečeval. Na področju prodaje in ladijskega pretovora je pristanišče v letu 2000 doseglo rekordne rezultate. Aktivno trženje in usmerjenost na ciljna tržišča zalednih in prekomorskih držav sta pripomogla k pretovoru 9,3 milijona ton blaga in prekoračitvi načrtovanih količin. V primerjavi z letom 1999 se je povečal tudi promet blaga z državami bivše Jugoslavije. Opazno pa je bilo v letu 2000 zmanjšanje prometa za češko in madžarsko tržišče zaradi izpada pretovora žit, saj so slabe vremenske razmere, poplave in suša na Madžarskem in Češkem bistveno zmanjšale izvoz in posledično njihov pretovor.

V maju 2000 je bil podpisan sporazum o sodelovanju med Luko Koper, d.d. in rečnim pristaniščem v Nürnbergu (Luka Koper, d.d., 2011). Novembra 2000 je pristaniška uprava v Trstu soglasno sprejela odločitev, da se koncesija za 30-letni najem kontejnerskega terminala na sedmem pomolu dodeli Luki Koper, d.d. in njenim družbenikom. Z italijanskimi partnerji se je ustanovila mešana družba TICT, v kateri je do leta 2004 večinski delež posedovala Luka Koper, d.d. Terminal s površino 400.000 m² je najsodobnejši kontejnerski terminal v Jadranu, z letno zmogljivostjo 400.000 TEU (Luka Koper, d.d., 2011). Tržaški terminal je 3-krat zmogljivejši od koprskega, ima 2-krat več zaposlenih in 2-krat več žerjavov. Ne le, da je pomol tehnično sodobno opremljen in primeren za sprejem vedno večjih ladij, ponuja tudi veliko drugih prednosti. Luka Koper, d.d. bi lahko ponovno ob usklajenem in učinkovitem trženju zmogljivosti ter promociji obeh kontejnerskih terminalov dosegla in celo preseгла napovedane stopnje rasti kontejnerskega prometa (Luka Koper, d.d., 2011).

Na začetku leta 2001 je bila v Beogradu ustanovljena mešana družba Luka Koper – Beograd, d.o.o. v 90-odstotni lasti Luke Koper, d.d. S tem se je začela intenzivneje krepiti tržna aktivnost na jugoslovanskem tržišču (Luka Koper, d.d., 2011). V letu 2007 je Luka Koper ustanovila družbo Adria Terminali, d.o.o. in pridobila prve posle na suhozemnem terminalu v Sežani, potekati so začele aktivnosti za vzpostavitev kopenskih terminalov v Romuniji, na Madžarskem in v Sloveniji, zabeležila se je 40-odstotna rast pretovora kontejnerskih enot, začela so se gradbena dela za podaljšanje prvega pomola s kontejnerskim terminalom itd. V zadnjih letih se je začela pripravljati tudi vzpostavitev logističnih terminalov v Pomurju in Podravju, kopenski kontejnerski terminal v romunskem Aradu, hkrati pa so se nadaljevale aktivnosti za vzpostavitev kopenskih terminalov in distribucijskih središč na Madžarskem. Za naložbe v infrastrukturo in opremo se bo predvidoma namenilo 144 milijonov EUR. Med drugim se bo izvedlo podaljšanje prvega pomola, nakup dveh kontejnerskih dvigal, predvideva pa se tudi gradnja novega vhoda v pristanišče, notranjih cestnih navezav na avtocestno omrežje ter gradnja in rekonstrukcija železniške infrastrukture v pristanišču.

Kot izhaja iz letnih poročil Luke Koper, d.d. (Luka Koper, d.d., 2011) so strateške usmeritve za prihodnost predvsem ostati prepoznaven izvajalec logističnih storitev, imeti učinkovit pristaniški sistem in biti distribucijsko središče, dolgoročno uspešno poslovati in skrbeti za trajnostni razvoj. Koprsko pristanišče se namreč zaveda svoje gospodarske moči, konkurenčne sposobnosti in geopolitično izjemno ugodnega položaja.

Pristanišče Koper razpolaga trenutno s Pomolom I in II, katerih infrastruktura ter tehnološka oprema omogočata največji letni pretovor 170.000 TEU. Zaradi stalnega naraščanja pretovora kontejnerjev pa se kapacitete terminalov približujejo mejam zmogljivosti. Edina možnost širitve predstavlja Ankaranski zaliv, za katerega je načrtovana izgradnja Pomola III in kjer je že izkopana ustrezna globina, imel pa bi letno zmogljivost 450.000 TEU. Pomol III bi bil namenjen pretovoru kontejnerjev, trenutno lociranih na Pomolu I in bi deloval v dolžini 500 m z razpoložljivo površino pretovora 150.000 m² (Pirc, Strmšnik & Dobnik, 2006, str. 228–229).

Poleg izgradnje III. pomola, ki bo v prihodnosti omogočal pretovor 1 milijon kontejnerskih enot letno, si pristanišče prizadeva tudi v smeri podaljšanja I. pomola in postavitve štirih »*post-panamax*« obalnih dvigal za povečanje letne kapacitete terminala iz 400.000 na 600.000 TEU, izgradnje priveza na II. pomolu in novega skladišča za pretovor metalurških izdelkov (Luka Koper, d.d., 2011). Širitev zmogljivosti koprskega pristanišča in učinkovito gospodarjenje z omejenim prostorom je namreč bistvenega pomena za ohranitev njegovega strateškega položaja (Orel, 2007, str. 71).

Glede na strateško usmeritev bo pristanišče v Kopru v bodoče izkoriščalo priložnosti enakovrednega statusa članstva v EU na tržiščih članic Skupnosti, pospešilo sodelovanje

na hitro rastočih tržiščih novih članic EU in posebno pozornost posvečalo razvijajočim se državam izven EU. Aktivnosti pa bodo potekale tudi na čezmorskih območjih v Sredozemlju in Črnem morju, Daljnem vzhodu in Indiji ter Bližnjem vzhodu in Perzijskem zalivu (Orel, 2007, str. 72 in 73). Strateški cilj Luke Koper, d.d. je razviti se iz pretovornega pristanišča v blagovni distribucijski center in s tem poleg evropskih pritegniti še blagovne tokove iz navedenih čezmorskih območij (Trupac, 2006, str. 27).

Na podlagi navedenega je nujno, da pristanišče Koper išče svojo vlogo kot najpomembnejše severnojadransko pristanišče. Ni se mu treba spuščati v boj s pristanišči, kot je Gioia Tauro, saj nima takšne geoprometne lege. Bolj mora slediti severnoevropskim pristaniščem, ki mu odjedajo precejšnji del pogače. Ta so namreč razpredla svojo intermodalno mrežo v neposredno bližino koprskega, t.j. celo do južne Avstrije in Madžarske (Beškovnik, 2005). Iz tega izhaja, da koprsko pristanišče v preteklosti ni optimalno izkoriščalo odlične geostrateške lege, čeprav ga odlikuje kakovost storitev, ki prepriča vedno več povpraševalcev po pristaniških storitvah. Razlog za slabšo izkoriščenost so predvsem železniške povezave z zaledjem. V okviru slednjega predstavlja ozko grlo predvsem enotirna proga Divača–Koper (Kranjec, 2001). V povezavi z razvojem pristanišča Koper je zato prednostnega pomena modernizacija, rekonstrukcija, elektrifikacija, nadgradnja in v delu tudi izgradnja železniške povezave med Koprom in Hodošem oziroma madžarsko mejo, razvoj intermodalnih terminalov in inteligentnih prometnih sistemov (European research and consultancy company, 2006, str. 41).

Maresca in Korelič (Kranjec, 2001) sta že leta 2001 opozarjala, da zamujamo z gradnjo in modernizacijo povezav med Koprom in Trstom ter preostalimi deli Slovenije, pa tudi preko Madžarske s srednjo Evropo. Korelič je prav tako že na začetku novega tisočletja opozarjal, da v kolikor železniška proga v okviru V. koridorja ne bo posodobljena, le-te sploh ne bomo potrebovali, saj bo tovorni promet za srednjo in vzhodno Evropo tekkel mimo nas, najverjetneje čez Avstrijo (Kranjec, 2001).

Pristanišče v Reki je največje na Hrvaškem. Leta 1913 se je s kar 2,1 milijona ton pretovora uvrščalo med prvih 10 evropskih pristanišč. V 90. letih prejšnjega stoletja pa je vojna na Hrvaškem pretovor preusmerila proti Kopru in Trstu ter povzročila zaostanek pristanišča. Od leta 1996 se je pretovor nato postopno povečeval in v letu 2007 dosegel 5 milijonov ton suhega tovora in 7 milijonov ton tekočega tovora (Benedik, 2008, str. App/14).

Pristanišče v Reki se nahaja v zalivu severnega dela Jadranskega morja in je zaradi globokega vreza v obalno območje dosegljivo z obalnih območij ali celinskih plovnih poti skozi Vela vrata, Srednja vrata ali Tihi kanal (Komadina, Rudan & Francic, 2006, str. 1 in 2). Pristanišče je namenjeno predvsem tovornemu prometu, kjer pomembno vlogo igra kontejnerski promet. Infrastrukturne povezave pristanišča, predvsem cestnega omrežja in

ladijskih prevoznikov, so omogočile porast tranzita preko Sredozemlja do Bližnjega in Daljnega vzhoda ter Afrike.

Pred spremembami političnega sistema je bilo pristanišče v Reki edino pristanišče v severnem Jadranu z globokim morskim dnom, ki je služilo kot naravni izhod državam srednje Evrope. Vendar pa se je v primerjavi z letom 1980 do leta 1997 dejavnost zmanjšala za 70 odstotkov (World Bank, 1999, str. 16). Kritičen element je bila predvsem produktivnost pristanišča, ki je vplivala na doseganje dolgoročne ekonomske upravičenosti in sodelovanje v mednarodnih trgovinskih tokovih. Zaradi težkih pogojev v zadnjih desetih letih, ki jih je v prvi vrsti povzročilo drastično zmanjšanje prometa, v tem obdobju ni bilo organiziranega in ciljno naravnega projekta gradnje, vzdrževanja in zlasti posodobitve pristaniških zmogljivosti. Temeljni razvojni načrti pristanišča so bili v prvih letih po koncu kriznih razmer usmerjeni predvsem v izboljšanje in obnovo objektov pristaniške infrastrukture in zamenjavo opreme, ki je bila zaradi obrabe in neustreznega vzdrževanja v takšnem stanju, da je bila njena nadaljnja uporaba vprašljiva. Eden od pomembnih korakov je bil dosežen tudi s podpisom sporazuma za posodobitev opreme na terminalu za kontejnerje in razsute tovore z južno korejsko družbo Samsung leta 2001 (Glavan, 2002, str. 1).

Sledil je podpis dogovora o posodobitvi pristaniške infrastrukture z madžarskim konzorcijem Ganz, na prelomu tisočletja pa je uprava reškega pristanišča z italijansko družbo Medcenter Container Terminal po treh letih pogovorov podpisala sporazum o poslovno-tehničnem sodelovanju (Kenda, 2001). Pristanišče Reka je na prelomu tisočletja tako naredilo korake v smeri povečanja prometa in je že v letu 2003 beležila 31-odstotno rast prometa v primerjavi s predhodnim letom. V letu 2004 je pristanišče ponovno doseglo raven iz poznih 80. let prejšnjega stoletja. Z novimi podvigi in načrti bo reško pristanišče ponovno doseglo ugoden položaj, tako kot ga je imelo v zgodnjih 90. letih prejšnjega stoletja (Dundović & Hess, 2005, str. 214–216).

Od leta 2002 je pristanišče doživelo trajno rast prometa, zlasti kontejnerskega, ki se je iz 15.215 TEU v letu 2002 povzpelo na 94.400 TEU v letu 2006. Razlogi so v ponovni vzpostavitvi pristanišča kot naravnega prehoda za Hrvaško in srednjo Evropo in pomembnega globokomorskega pristanišča v severnem Jadranu, politična stabilnost na Balkanu, čedalje večja vključenost zasebnega sektorja v pristaniško dejavnost ter izboljšanje povezav z zaledjem (The World Bank, 2007, str. 2).

V letu 2003 so se pojavile nove pomembne okoliščine za oživitev kontejnerskega prometa. Zagotovitev zanesljivih tedenskih »feeder« storitev v pristanišču Reka, skupaj z učinkovito in konkurenčno sposobnostjo celotne prevozne poti, je privedla do interesov tujih ladjarskih družb. Logistično podporo je izvajala železniška povezava Rijeka–Budimpešta v sodelovanju s hrvaškimi železnicami (Rudić & Hlača, 2005, str. 41–42).

Leta 2004 sta imeli hrvaški pristanišči Reka in Ploče evidentirani skupni promet v višini 31.061 TEU, od tega pristanišče Reka 16.869 TEU. Od 20.130 prepeljanih kontejnerskih enot je pristanišče v Reki prepeljalo 11.202 le-teh. Upoštevanje velikosti kontejnerja kaže, da je bilo nekaj več kot polovico oziroma 54,3 odstotkov tovora prepeljanega v kontejnerjih dolžine 40 čevljev (Bukša & Kos, 2005, str. 91 in 93).

S pomočjo posojila Svetovne banke se je leta 2003 začela realizacija projekta »*Rijeka Gateway*«. Investicija vključuje rekonstrukcijo in modernizacijo pristaniške infrastrukture ter ponovno oživitev povezave med pristaniščem in mestom (Babić, Markovčić Kostelac, Košćević Čuvalo, Perko, Ercegovac, Čičovački, & Halužan, 2005, str. 27).

Pomemben element prestrukturiranja in modernizacije pristanišča v okviru projekta »*Rijeka Gateway*« je gradnja »zagrebškega« pomola v dolžini 300 metrov. Po prvih izvedbenih načrtih bi morala biti izgradnja pomola končana do sredine leta 2009, vendar se je zaradi potrebe po dokončanju konsolidacije tal pred gradnjo zaključek del prestavil (World Bank Team Visits Port of Reka to Discuss Rijeka Gateway Project, 2008, str. 2). Poleg tega je v teku priprava projektne dokumentacije za izgradnjo kontejnerskega terminala ob zagrebškem pomolu.

Projekt želi z izboljšanjem pristaniških dejavnosti, sanacijo infrastrukture in zamenjavo opreme povečati učinkovitost in izboljšati socialne in okoljske razmere v regiji reškega pristanišča in poleg tega izboljšati finančno uspešnost pristanišča v Reki (World Bank Team Visits Port of Reka to Discuss Rijeka Gateway Project, 2008, str. 1). Izvedba projekta je predpogoj za nadaljnji razvoj tovornega in potniškega prometa in specializacijo terminala, na podlagi javno-zasebnega partnerstva pa se omogočajo tudi nadaljnje kapitalske naložbe v pristanišče (Babić et al., 2005, str. 27).

Čeprav se je projekt »*Rijeka Gateway*« začel šele leta 2003 in je še vedno v začetni fazi, je že dosegel uspeh, ki postavlja temelje za dolgoročno pozitivne rezultate (Improving Rijeka Port in Croatia, 2008). Koncept reškega pristanišča je namreč tesno povezan s strategijo razvoja prometnih sistemov Hrvaške pri povezovanju srednje Evrope in podonavskega območja s Sredozemljem in ostalim svetom. Avtocesta Reka–Zagreb je bistvenega pomena za pristanišče v Reki, enako pomembna pa je tudi izgradnja nove železniške povezave s srednjo Evropo. Navedena investicija bi omogočila tudi do 2-krat višje hitrosti tovornih vlakov. Slednje dopolnjuje še stroškovna učinkovitost železniškega prevoza na Hrvaškem, saj je npr. železniški prevoz kontejnerjev med Reko in Budimpešto za približno 18 odstotkov cenejši kot med Koprom in Budimpešto in celo do 35 odstotkov cenejši kot za opravljeno pot med Trstom in Budimpešto (Bukša & Kos, 2005, str. 90).

Nedavni začetek pogajanj o članstvu v EU je občutno spremenil poglede na vlogo in pomen prometnih sistemov na Hrvaškem. Popolna izraba obstoječih zmogljivosti pristanišča v Reki je mogoča le s spodbujanjem sodelovanja vseh prevoznih oblik v intermodalnem prometnem sistemu, kot tudi s prilagajanjem in izboljšanjem že obstoječih pristaniških zmogljivosti (Adriatic ports – The Adriatic gateway to Europe, 2010). Na podlagi analize notranjih prednosti in slabosti ter zunanjih priložnosti in nevarnosti je mogoče opredeliti naslednje strategije pristanišča v Reki (Mezak, Perić & Jugović, 2006, str. 18–20):

- *maksi–maksi* omogoča izkoriščanje prednosti, kot npr. ugoden mednarodni položaj Hrvaške in hkrati raziskovanje možnosti za nadaljnji razvoj. Zaradi nizkih stroškov prevoza je pristanišče še posebej zanimivo za Madžarsko. Slednje je obojestranska korist, saj si pristanišče s tem omogoči dostop do držav srednje in vzhodne Evrope,
- *mini–maksi* za premagovanje slabosti z uporabo prednosti obstoječih možnosti. Pripravljenost mednarodnih združenj za vključitev Hrvaške v njihovo članstvo omogoča tuje investicije, ki vodijo k odpravi notranjih pomanjkljivosti v zvezi z zastarelo infrastrukturo. K pristaniški produktivnosti znatno prispeva tudi izgradnja sodobnih cestnih in železniških povezav, ki povezuje pristanišče z zaledjem,
- *maksi–mini* z uporabo prednosti se lahko pristanišče izogne nevarnostim konkurenčnih pristanišč Trsta in Kopra (npr. krajši in cenejši prevoz iz Reke do destinacij v srednji in vzhodni Evropi). Hkrati lahko sodelovanje s tujimi partnerji na dolgi rok ustvarja ugodne sinergijske učinke,
- *mini–mini* si prizadeva za zmanjšanje slabosti in nevarnosti. Dobršen del notranjih pomanjkljivosti je mogoče odpraviti z močno politično podporo, predvsem pa izboljšanjem in nadgradnjo cestnih in železniških povezav z zaledjem, premagovanjem obsežnejših kapitalskih naložb, zasebnega partnerstva ipd. Nevarnosti se lahko zmanjšajo na minimum z višjo ravno kakovosti pristaniških storitev in nižjimi stroški ter časom pretovora.

Vizija pristanišča v Reki v bližnji prihodnosti je zagotavljati visokokvalitetne pristaniške usluge, ki sledijo zahtevam in potrebam svetovnega trga in politike razvoja pristanišča. V skladu z navedenim si pristanišče prizadeva izboljšati položaj v severnojadranskem prostoru ter kot pomembno tranzitno pristanišče utrditi status za države srednje in vzhodne Evrope. Cilj pristanišča je biti prepoznaven tako v lokalnem kot regionalnem in globalnem okolju kot dobro urejen gospodarski subjekt, ki slovi po poslovnih izvrstnosti (Luka Rijeka, 2010).

Pristanišče v Trstu razpolaga s trinajstimi specializiranimi terminali, ki so v lasti zasebnih podjetij. Tako kot koprsko in reško pristanišče ima tudi tržaško pristanišče območje prosto carinske cone. Slednja omogoča pristanišču ugodnejše pogoje za izvajanje pristaniških dejavnosti, kot so npr. prost sprejem blaga ne glede na njegov izvor in namembni kraj,

opravičenost nalaganja davkov, poleg tega pa se lahko prispelo blago iz EU kadarkoli natovori in izvozi (Benedik, 2008, str. App/15).

Tržaško pristanišče leži ob obali Tržaškega zaliva v severovzhodni Italiji in je le 4,4 kilometre oddaljeno od meje s Slovenijo. Pristanišče ima dolgo zgodovino. Pred našim štetjem je bilo pristanišče najprej del kolonije, ki jo je Julij Cezar poimenoval Tergeste, po padcu Rima pa je postalo pristanišče neodvisno. V 12. stoletju so pristanišče zavzeli Benečani, čeprav si je to še naprej prizadevalo za samostojnost. Nekaj več kot stoletje kasneje je pristanišče v Trstu padlo pod zaščito Habsburžanov, kar je pomenilo avstrijsko last. Leta 1719 so pristanišče razglasili za svobodno cesarsko pristanišče, a je ta status pristanišče leta 1891 izgubilo. Med zgodnjim 18. in sredino 19. stoletja je pristanišče v Trstu imelo velikanski trg (Port of Trieste, 2010).

Ko je cesarica Marija Terezija prevzela prestol, je razširila oprostitev carinskih dajatev in s tem še povečala pristaniško dejavnost, kar je pomenilo potrebo po razširitvi pristaniške infrastrukture in lokalnega železniškega omrežja. Leta 1857 je začela delovati tudi južna železniška povezava (nem. *Südbahn*), ki je povezala pristanišče z Dunajem, Budimpešto in številnimi drugimi vzhodnoevropskimi mesti. Trgovsko pristanišče v Trstu se je začelo nato še bolj razvijati.

Z odprtjem Sueškega prekopa leta 1869 in vedno večjo konkurenco med severnoevropskimi pristanišči se je začela gradnja sedaj starega dela pristanišča (ital. *Porto Vecchio*). Severni del današnjega pristaniškega območja so tako zgradili med leti 1863 in 1883. Sledil je nadaljnji razvoj železniške infrastrukture, kar je posredno omogočilo odprtje novih skladišč in železniških povezav z Münchnom, Salzburgom in drugimi evropskimi mesti v letu 1979 (Port of Trieste, 2010).

V zgodnjem 20. stoletju je pristanišče začelo ponovno širiti svoje območje z gradnjo V. in VI. pomola, in sicer predvsem zaradi večjega povpraševanja z Bližnjega in Daljnega vzhoda. Večina del je bila zaključena v 30. letih prejšnjega stoletja, nekateri projekti pa so trajali tja do leta 1960. Med drugo svetovno vojno so bili nekateri objekti zaradi bombardiranja poškodovani, po vojni pa se je pristanišče reorganiziralo in vzpostavilo infrastrukturne zmogljivosti za sprejem sodobnejših kontejnerskih plovil (Port of Trieste, 2010).

Leta 2008 je pristanišče doseglo promet v skupni višini 48,3 milijona ton, od tega 37,3 milijona ton tekočega razsutega tovora, 1,8 milijona ton trdnega tovora v razsutem stanju, 5,5 milijona ro-ro tovora in 3,1 milijona ton tovora v kontejnerjih (335.900 TEU), pa tudi 1 milijon ton konvencionalnega tovora.

V letu 2009 je pristanišče v Trstu natovorilo 44,4 milijona ton tovora, kar je za 8 odstotkov manj kot leta 2008. Navedeno je predvsem posledica gospodarskih razmer, ki na splošno negativno vplivajo na obseg trgovanja. Kljub slabim rezultatom v letu 2009 pa se statistika že nekoliko izboljšuje (Port of Trieste, 2010).

Pristanišče Trst je sicer mednarodno vozlišče trgovinskih tokov po kopnem in morju, saj se nahaja v osrčju Evrope, na križišču pomorskih poti in V. prometnega koridorja (Lizbona–Kijev). Okrepitev trgovinske menjave med Daljnim vzhodom in Evropo ter širitev EU proti vzhodu so dali nov zagon položaju pristanišč severnega Jadrana. Trst igra v tem okviru odločilno vlogo dveh različnih logističnih verig, in sicer medcelinskih pomorskih povezav na dolge razdalje ter kratke in srednje razdalje znotraj Sredozemlja (Autorita Portuale di Trieste, 2010).

Več kot 100 vlakov na teden povezuje Trst z industrijskimi območji v severovzhodni Italiji, na jugu Nemčije, Avstrije, Madžarske, Češke in Slovaške, ki služijo za izjemno pestro gospodarsko zaledje z razvojnim potencialom. Trst je med drugim sprejel nov urbanistični načrt za popoln izkoristek tradicionalnih konkurenčnih prednosti, ki jih ponuja geografska lega.

Pristanišče v Trstu je pripravilo načrt za obsežno revizijo, obnovo in širitev struktur s poudarkom na oblikovanju sodobnega terminala za splošni tovor, ki bo opremljen z več kot 35 hektarji pristaniških površin, skladišč in privezov za ladje srednje velikih nosilnosti, širitvi kontejnerskega terminala, s pričakovano podvojitvijo zmogljivosti do 1 milijona TEU, gradnji novih terminalov, kar vključuje globoko morsko dno z ugrezom do 18 metrov ter oblikovanju novega ro-ro terminala v južnem delu pristanišča, ki bo omogočil gostovanje več kot štirih velikih ro-ro ladij (Autorita Portuale di Trieste, 2010).

Ne glede na navedene potencialne prednosti pa je iz organizacijskega oziroma operativnega vidika za pristanišče Trst med drugim značilno (Port Authority of Trieste, 2007, str. 70):

- neučinkovita organizacija prostora v kombinaciji z ozkimi operativnimi pristaniškimi območji, zlasti v zvezi z zahtevami sodobnega pomorskega prometa. Na voljo so omejeni prostori, ki se pogosto nepravilno uporabljajo. Poleg tega je pristanišče razdeljeno na več delov, ki niso medsebojno povezani in zato posledično nezadostni,
- nezadostna kontrola in usklajevanje tokov vozil,
- nezadovoljivo vodenje »zadnje železniške milje«, saj v pristanišču ni enotnega manevrskega operaterja in to zahteva dvojno posredovanje operaterjev,
- nezadostna uporaba sodobnih tehnologij za upravljanje, nadzor in razširjanje informacij.

Poleg navedenega ima pristanišče v Trstu s tehničnega vidika neprimerne železniške in cestne povezave z nizko interferenco intermodalnih prevozov, s posebnim poudarkom na zasičenosti nekaterih odsekov prog, omejena operativna območja s preozkimi pomoli in nezadostnimi nabrežji ter preveč razdrobljeno pristaniško območje. Pri slednjem ni potrebnega manevrskega prostora in koherentnosti sosednjih upravljavcev terminala, s čimer je težko doseči ekonomije obsega. Prav tako so za pristanišče v Trstu značilna močno onesnažena območja, kar zahteva velike finančne vložke (Port Authority of Trieste, 2007, str. 71 in 72).

Zaradi svojega položaja v severnem Jadranu in njegove povezave s srednjo Evropo, bi lahko pristanišče v Trstu igralo ključno vlogo v različnih vrstah prometa. Kljub temu pa do sedaj rezultati niso v skladu s pričakovanji pristanišča (Zachcial, Kramer, Lemper & Duhme, 2006, str. 35).

Tržaško pristanišče pa je ne glede na lastne omejitve in konkurenco s strani Kopra, Reke in bližnjih italijanskih pristanišč še vedno matično pristanišče v severnem Jadranu z možnostmi širitve pristaniškega območja za približno 23.004 hektarov, skladišč za več kot 500.000 m² in operativnih obal v skupni vrednosti 713 milijonov EUR (Autorita Portuale Trieste, 2010).

Za doseg ciljev so na območju pristanišča predvidena naslednja glavna infrastrukturna dela (The Ports of Italy, 2010):

- širitev večnamenskega terminala za uresničevanje logistične platforme za 240.000 m²,
- širitev kontejnerskega terminala (»Molo VII«) za 400 metrov,
- podaljšanje terminala za križarjenje v dolžini 120 metrov,
- novi ro-ro terminal, opremljen s tremi zapornicami na pomolih.

4.2 Analiza konkurenčnosti pristanišč

4.2.1 Splošni konkurenčni položaj pristanišč

Pristanišča severnega Jadrana služijo kot vhodno-izhodna točka in stik centralne Evrope z morjem. Hkrati so pristanišča bistveno bližje gospodarskim središčem na vzhodu Azije kot severnoevropska. Prav tako imajo pristanišča severnega Jadrana predvsem zaradi ozkega grla na bosporski ožini in nizko gospodarsko dejavnostjo regije ob Črnem morju ugodnejši položaj v primerjavi z donavskim porečjem.

Konkurenca med pristanišči Koper, Reka in Trst je precej poudarjena predvsem zaradi istega zaledja, ne pa tudi podobnih načinov poslovanja. Kljub 30 odstotkom nižjih pristaniških taksah je Reka še vedno manj konkurenčna od pristanišč Koper in Trst, in sicer na račun lahkih pristojbin, ki presegajo zneske v ostalih dveh pristaniščih. Tako plovila, ki prevažajo 130.000 ton razsutega tovora (premoga in železove rude) preko pristanišča v Reki, za 24.180 USD presegajo stroške, nastale v pristanišču Koper. Ta razlika je še bolj očitna pri prevozu avtomobilov. V tem primeru je taksa za uporabo hrvaške prometne poti za 443 odstotkov višja kot ob uporabi pristanišča Koper. Kot rezultat tega, pristanišče v Reki nima prometa z avtomobili, medtem ko je koprsko pristanišče beležilo v letu 2005 promet 330.000 enot (Dundović & Hess, 2005, str. 210 in 211; Luka Koper, d.d., 2011). Pristanišče v Kopru je namreč usposobljeno za uvoz in izvoz avtomobilov, saj poleg hitro in kakovostno opravljenih storitev ponuja avtomobilski terminal še visoko raven varnosti z integralnim videonadzorom (Trupac & Dovečar, 2006, str. 46).

Pristanišče Reka je konkurenčno pristanišču Koper na področju splošnega tovora pod pogojem, da je bodisi namembni kraj ali kraj vira premoga in žita Dunaj in Budimpešta. Prav tako je Reka uspešnejša v primerjavi s Trstom pri prevozu premoga. Pristanišče v Trstu je v primerjavi z Reko boljša izbira pri tovoru zrnja, namenjenega v Budimpešto. Poleg tega ima Reka slabši položaj v primerjavi s Koprom z zrnatim blagom in že prej omenjenimi vozili.

Na konkurenčnost pristanišč ter pridobivanje tovora imajo znaten vpliv prometne dajatve in kakovost, zlasti železniškega prometa. V skladu s tem je predvsem pri tranzitu iz Madžarske, Češke in Slovaške najprimernejše reško pristanišče, kjer so stroški železniškega prometa bolj konkurenčni od tistih iz sosednjih pristanišč. Zato je pristanišče v Reki konkurenčno v skoraj vseh vrstah tovora, namenjenega na Madžarsko, ter zlasti žita, železove rude in prevoza kontejnerjev, usmerjenega proti Češki in Slovaški (Dundović & Hess, 2005, str. 215 in 216).

Za mrežo odnosov med pristanišči severnega Jadrana je potrebno predvsem osveščanje uporabnikov (Casarella, 2006, str. 18). Slednje je toliko pomembnejše, če soočimo težnje, predpostavke, predvidevanja in pričakovanja z razmeroma neugodnimi prostorskimi pogoji, t.j. predvsem velikimi razlikami v prostorskem razvoju regij, neenakomernem urbanem razvoju, pritisku suburbanizacije ob avtocestnem križu, neugodnimi prometnimi povezavami ob sicer razvejanem cestnem omrežju, premajhnem poudarku na železniškem prevozu in nezadostni mreži javnega prevoza (Černe, 2005, str. 146).

Poleg prostorske umeščenosti je za pristanišča na sploh zelo pomemben dejavnik cena. Obstajajo trije osnovni pristopi oblikovanja cen. Prvi je povsem gospodarski in zagovarja cene mejnih stroškov. Drugi je finančni, kjer se cene določajo v višini, ki pokrivajo fiksne in variabilne stroške ter zagotavljajo ustrezno stopnjo donosnosti. Tretji pristop pa je

pristop javnega podjetja, ki se zavzema za cene, kot sredstvo za pospeševanje lokalnega razvoja in obstoječih lokalnih, regionalnih in/ali nacionalnih gospodarskih dejavnosti. Slednji zahteva po navadi delno subvencioniranje s strani države. Vsak od teh pristopov ima svoje prednosti, zato pristanišča uporabljajo kombinacijo le-teh, ki podpira razvoj pristanišča in njene naložbene politike (Dowd, 1992, str. 2).

4.2.2 Metodologija za izračun konkurenčnosti pristanišč

Za analizo konkurenčnih prednosti posameznih pristanišč severnega Jadrana in potencialno skupnega sistema severnojadranskih pristanišč se uporablja primerjava osmih »ad hoc« indikatorjev konkurenčnosti po multikriterijski odločitveni metodi Promethee, ki omogoča enostavno razumevanje zanesljivih rezultatov. Metoda eliminira merske napake med različnimi alternativami in omogoča lažjo primerjavo med njimi ter s tem boljše končne rezultate (Laxe, 2005, str. 5–7).

Izračun konkurenčnosti prikazuje primerjalne značilnosti pristanišč severnega Jadrana. Ponderirana vsota posameznih indikatorjev konkurenčnosti (Laxe, 2005, str. 5–7) pokaže v določenem letu koliko pristanišča med seboj konkurirajo ali se dopolnjujejo. Primerjava indeksov konkurenčnosti po letih pa prikaže razvoj in napredek posameznega pristanišča oziroma tendenco k nastajanju skupnega sistema pristanišč ali njihovega nadaljnjega konkuriranja.

$$KONK_{it} = \alpha R_1 + \beta R_2 + \gamma R_3 + \delta R_4 + \varepsilon R_5 + \zeta R_6 + \eta R_7 + \theta R_8, \quad (1)$$

kjer je:

$KONK_{it}$ – konkurenčnost pristanišča i v letu t

$\alpha, \beta, \gamma, \delta, \varepsilon, \zeta, \eta, \theta$ – uteži

R_1 : Ekonomska profitabilnost

Izbrana je standardna formulacija izrabljanja premoženja podjetja:

$$R_1 = BN_{it} / AT_{it}, \quad (2)$$

kjer je:

BN_{it} – neto dobiček pristanišča i v letu t = prihodki - odhodki

AT_{it} – skupna sredstva pristanišča i glede na bilanco v letu t

R₂: Dinamika pristaniških aktivnosti

Letna rast celotnega pristaniškega prometa v zaporednih letih kaže dinamiko posameznega pristanišča.

$$R_2 = (TRAF_{it} - TRAF_{it-1}) / TRAF_{it-1}, \quad (3)$$

kjer je:

TRAF_{it} – tisoč ton skupnega prometa, prepeljanega v pristanišču i v letu t

TRAF_{it-1} – tisoč ton skupnega prometa, prepeljanega v pristanišču i v letu t-1

R₃: Specializacija v kontejnerje

Rezultat zaporednega procesa kontejnerizacije mednarodnega prevoznništva po morju lahko služi kot nadomestni pokazatelj vključenosti posameznega pristanišča v globalni trend oziroma svetovni obseg kontejnerizacije.

$$R_3 = TRAFCONT_{it} / TRAF_{it}, \quad (4)$$

kjer je:

TRAFCONT_{it} – tisoč kontejnerskih ton, prepeljanih v pristanišču i v letu t

TRAF_{it} – tisoč ton skupnega prometa, prepeljanega v pristanišču i v letu t

R₄: Izvozna moč pristanišč

Kvocien med natovorjenim prometom in celotnim prometom pokaže razliko med pristanišči z uvoznim ali izvoznim zaledjem.

$$R_4 = TRAFCARGA_{it} / TRAF_{it}, \quad (5)$$

kjer je:

TRAFCARGA_{it} – tisoč ton natovorjenega prometa v pristanišču i v letu t

TRAF_{it} – tisoč ton skupnega prometa, prepeljanega v pristanišču i v letu t

R₅: Investicije v fiksni kapital

Pristaniška infrastruktura in njene storitve se morajo učinkovito prilagajati zahtevam na trgu, zato so v tem sektorju še toliko bolj pomembne investicije v fiksni kapital. Indikator prikazuje rast fiksnega kapitala v posameznem pristanišču.

$$R_5 = (INMOV_{it} - INMOV_{it-1}) / INMOV_{it-1}, \quad (6)$$

kjer je:

$INMOV_{it}$ – skupna fiksna sredstva glede na bilanco v pristanišču i v letu t

$INMOV_{it-1}$ – skupna fiksna sredstva glede na bilanco v pristanišču i v letu $t-1$

R₆: Pomen pristaniškega poslovanja

Kazalnik prikazuje razmerje med prihodki iz naslova poslovanja in neto prihodki obratovanja pristanišča, t.j. vključno s koncesijami.

$$R_6 = INGPM_{it} / CIFNEG_{it}, \quad (7)$$

kjer je:

$INGPM_{it}$ – prihodek pristanišča i v letu t iz naslova tarif T-2 (potniki) in T-3 (ladijski tovor)

$CIFNEG_{it}$ – neto prihodek obratovanja pristanišča i v letu t = prihodek iz storitev + prihodek na podlagi zakona in koncesij

R₇: Produktivnost faktorja delo

Za izračun tega indikatorja je potrebno upoštevati reprezentativni obseg pristaniške proizvodnje, t.j. prihodek iz pristaniških taks. Ta produktivnost se pripisuje delavcem iz vseh pristanišč, razen iz privatnih terminalov.

$$R_7 = INGTAR_{it} / GTP_{it}, \quad (8)$$

kjer je:

$INGTAR_{it}$ – prihodek pristanišča i v letu t iz naslova taks T-0 (signalizacija), T-1 (plovila/ladij), tarif T-2 (potniki) in T-3 (ladijski tovor), T-4 (ribišstvo), T-5 (čolni za šport in za zabavo), T-6 (glavni/vhodni žerjav), T-7 (skladiščenje), T-8 (oskrba), T-9 (druge storitve)

GTP_{it} – strošek dela pristanišča i v letu t

R₈: Ekonomska dinamika pristaniškega zaledja

Z indikatorjem merimo delež rasti BDP in ta pokaže, da vpliva konkurenčno pristanišče pozitivno na razvoj ekonomskih aktivnosti pristaniškega zaledja in obratno, rast BDP pristaniškega zaledja mora pozitivno vplivati na konkurenčnost pristanišča.

$$R_8 = \frac{R_{it} - R_{it-1}}{R_{it-1}} * \rho + \frac{R_t - R_{t-1}}{R_{t-1}} * (1 - \rho), \quad (9)$$

kjer je:

R_{it} – GDP regije pristanišča i v letu t

R_{it-1} – GDP regije pristanišča i v letu $t-1$

R_t – GDP države pristanišča i v letu $t-1$

R_{t-1} – GDP države pristanišča i v letu $t-1$

ρ – odstotek pristaniškega prometa od/k regiji pristanišča

Skladno z uporabljenimi metodami posamezni kazalniki ne prispevajo enakovredno h končnemu indikatorju konkurenčnosti, zato jih je potrebno ustrezno ovrednotiti. Za nepristranskost rezultatov je potrebno nujno izključiti kakršnokoli subjektivnost ocene. Glede na razpoložljive podatke o utežeh, ki so bile dodeljene kot hierarhični indikatorji v podobni raziskavi, narejeni v Španiji, lahko sklepamo, da so nekoliko drugačni, kot bi jih sicer dobili na podlagi odgovorov slovenskih strokovnjakov, so pa vsekakor dovolj reprezentativni, da se lahko uporabijo tudi v raziskavi magistrskega dela. Kot referenčne vrednosti bodo uporabljene povprečne uteži, dodeljene kriterijem konkurenčnosti.

Tabela 2: Uteži, dodeljene hierarhičnim indikatorjem/ kriterijem konkurenčnosti

Indikatorji konkurenčnosti	Akademiki	Pristaniška uprava	Pristaniška »skupnost«	Povprečje
Ekonomska profitabilnost (α)	0,13068	0,12767	0,11139	0,12325
Dinamika pristaniških aktivnosti (β)	0,12431	0,15498	0,14772	0,14234
Specializacija v kontejnerje (γ)	0,12458	0,10899	0,11808	0,11722
Izvozna moč pristanišč (δ)	0,12019	0,10199	0,12633	0,11617
Investicije v fiksni kapital (ϵ)	0,11701	0,13043	0,11332	0,12025
Pomen pristaniškega poslovanja (ζ)	0,12614	0,12044	0,13054	0,12571
Produktivnost faktorja delo (η)	0,13295	0,10693	0,11290	0,11759
Ekonomska dinamika pristaniškega zaledja (θ)	0,12415	0,14858	0,13972	0,13748

Vir: F. G. Laxe, A port competitiveness indicator through the Multicriteria decision method Promethee. A practical implementation to the Spanish port system, 2005, str. 9, tabela 1.

4.3 Konkurenčni položaj pristanišč

Upoštevajoč navedene lastnosti posameznih indikatorjev in opis metodologije je glavni cilj magistrskega dela prikazati, kako primerjalne značilnosti pristanišč severnega Jadrana vplivajo na njihovo medsebojno konkurenco ali morebitno poslovno dopolnjevanje. Dinamični razvoj pristanišč namreč lahko pomeni tendenco k nastajanju skupnega pristaniškega sistema.

Glede na nekatere skupne značilnosti imajo tri pomembna **severnojadranska pristanišča, Koper, Trst in Reka**, svoje parcialne lastnosti. Med drugim se medsebojno ločujejo po lastnostih poslovanja. Slednje tudi določa njihov konkurenčni položaj na mednarodnem trgu. Na podlagi izvornih podatkov, ki izhajajo iz Priloge 5, ugotavljam velike razlike med kazalniki konkurenčnosti posameznih pristanišč (Prilogi 6 in 7). Navedeno zelo nazorno prikazujejo tudi stolpčni grafikoni (Slika 8–10).

Med pomembnejšimi kazalniki konkurenčnosti sta na primeru severnojadranskih pristanišč pomen pristaniškega poslovanja in produktivnosti faktorja delo¹¹. Navedena kazalnika sta namreč pogojena s prihodki pristanišča in njegovimi stroški. Glede na izbrano metodo je namreč pomembno, da so se pristanišča sposobna samostojno financirati. Slednje pomeni predvsem to, da so prihodki tržno pogojeni oziroma da so plod opravljanja lastne dejavnosti in so pridobljeni s prodajo blaga in storitev. Sledijo ostali kazalniki, kot so izvozna moč in specializacija v kontejnerje ter investicije v fiksni kapital. Navedeni kazalniki so povezani s strukturo pristaniškega prometa in kapitalsko ustreznostjo pristanišča. Na indeks konkurenčnosti manj vplivajo ekonomska dinamika pristaniškega zaledja, ekonomska profitabilnost in dinamika pristaniških aktivnosti. Navedeno ne zmanjšuje pomena navedenih kazalnikov na delovanje pristanišč, pač pa njihova medletna dinamika manj variira in tako ne prispeva toliko h končnemu indeksu konkurenčnosti.

Pri analizi konkurenčnega položaja posameznega pristanišča sledijo opisi kazalnikov na način, ki v največji meri prispevajo k transparentnemu opisu njihovega pomena in vpliva na končni indeks konkurenčnosti.

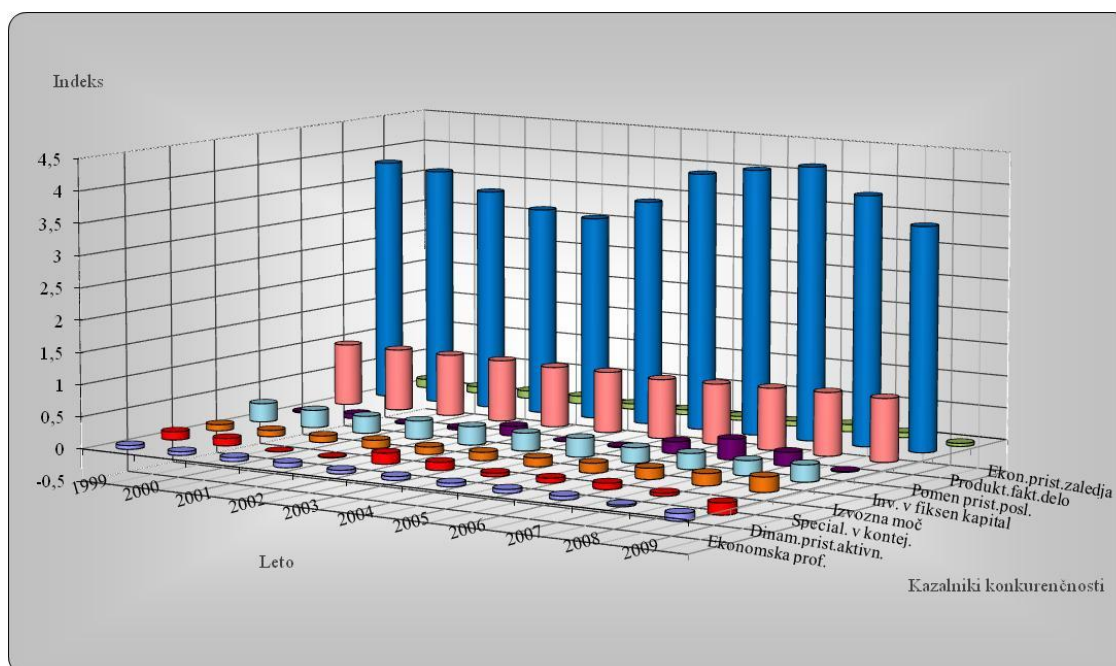
4.3.1 Konkurenčni položaj pristanišča v Kopru

Kot izhaja iz Slike 8 ter Prilog 6 in 7 prednjači pristanišče v Kopru pred ostalima dvema pristaniščema predvsem pri kazalniku produktivnosti faktorja delo (R7).

Razlog je predvsem v visokih prihodkih od prodaje blaga in storitev glede na stroške, ki jih povzroča delovna sila. Produktivnost faktorja delo je namreč v veliki meri odvisna od stanja v gospodarstvu. Cikličnost kazalnika, ki je razvidna iz Slike 8, nakazuje predvsem vpliv gospodarske ali finančne krize na poslovanje pristanišča in stroškov dela na zmanjšanje konkurenčnosti pristanišča.

¹¹ Pri kazalniku produktivnosti faktorja delo je potrebno opozoriti, da so kot reprezentativni obseg pristaniške proizvodnje upoštevani vsi prihodki iz poslovanja, ne glede na njihov izvor, saj podatki o višini prihodkov iz naslova različnih taks za obravnavana pristanišča niso dosegljivi.

Slika 8: Kazalniki konkurenčnosti v pristanišču Koper v obdobju 1999–2009



Podobno velja za kazalnika izvozne moči (R4) in pomen pristaniškega poslovanja (R6). Prvi je v primerjavi s pristaniščema Trst in Reka, ki beležita približno enako višino, precej višji, in sicer zaradi precej višjega deleža natovorjenega prometa v skupnem pristaniškem prometu. Pristanišče v Kopru namreč večino generalnega tovora, s katerim rokuje, izvozi, prav tako pa je približno polovica kontejnerjev in avtomobilov namenjenih izvozu. Nasprotno velja za sipki in rzsuti ter tekoči tovor, ki je namenjen predvsem zalednemu trgu. Kljub prevladi pristanišča Trst v tekočem rzsutem tovoru v tem segmentu koprsko pristanišče celo povečuje svoj tržni delež.

Pristaniško poslovanje je bilo za pristanišče Koper v obravnavanem obdobju precej stabilno. Slednje je med drugim posledica jasne pristaniške politike koprškega pristanišča. V obravnavanem obdobju so namreč prihodki od prodaje blaga in storitev predstavljali levji delež vseh prihodkov iz poslovanja in so v povprečju narasli za 75,8 odstotkov, medtem ko so bili ostali viri precej skromni. Med drugim so med slednje vključene tudi najemnine in drugi prihodki, kot so donacije in premije, ki so bile predvsem v letu 2006 vzrok za nekoliko višji delež ostalih prihodkov. Leto prej so bili razlog višji prevrednotovalni poslovni prihodki¹².

Poleg pristaniškega poslovanja je precej stabilna tudi profitabilnost pristanišča (R1) v Kopru do leta 2007. Z izjemo leta 2002, ko je ta nekoliko narasla, je vse do leta 2007

¹² Prevrednotovalni poslovni prihodki se pojavljajo ob odtujitvi opredmetenih osnovnih sredstev in neopredmetenih sredstev kot presežki njihove prodajne vrednosti nad knjigovodsko vrednostjo (Slovenski računovodski standard: Prihodki, 2011).

kazalnik profitabilnosti precej konstanten. Vendar pa je poslovni izid pristaniške dejavnosti precej odvisen od gospodarskih razmer. Slednje še posebej velja za izvozno usmerjena pristanišča, kar glede na kazalnik izvozne moči, bolj kot za ostali dve pristanišči, velja za koprsko pristanišče. Po konjunktornem obdobju do leta 2007 se je gospodarska slika v letu 2008 že obrnila in v letu 2009 je svetovno gospodarstvo zajela gospodarska in finančna kriza. Slednje se odraža tudi v kazalniku profitabilnosti koprskega pristanišča, saj je slednje v letu 2009 beležilo izgubo.

Za razliko od omenjenih kazalnikov pa stabilnosti ni mogoče pripisati dinamični pristaniški aktivnosti Kopra (R2), kazalniku njegove specializacije v kontejnerje (R3) in ekonomske dinamike pristaniškega zaledja (R8). Skupni promet koprskega pristanišča je bil tako kot neto poslovni položaj vse do leta 2009 pozitiven. Vendar pa je medletna dinamika precej manj stabilna, saj se je gibala med 17 in 0,3 odstotki. Leta 2009 se je gospodarska kriza odrazila tudi v tem segmentu pristaniškega poslovanja, saj je bila rast prvič v obravnavanem obdobju negativna. Podobno velja za slednje naveden kazalnik konkurenčnosti. Ekonomska dinamika pristaniškega zaledja je v letu 2009 dosegla negativno rast, kar je prav tako posledica padca gospodarske aktivnosti države.

Medletna dinamika kontejnerskega prometa v pristanišču Koper kaže pozitiven trend. V analiziranih letih je namreč obseg poslovanja s kontejnerji v povprečju narasel za 3,8-krat in v letu 2009 presegel obseg pristanišča v Trstu. Slovenska izvozna in razvojna banka, d.d. je leta 2009 Luki Koper, d.d. odobrila dolgoročno, 15-letno posojilo v višini 30 milijonov EUR za dokončanje projekta razširitve kontejnerskega terminala na prvem pomolu koprskega pristanišča (Luka Koper, d.d., 2010, str. 33), kar lahko pomeni samo nadaljevanje dobrih rezultatov koprskega pristanišča v tem segmentu.

Kot zadnje velja omeniti kazalnik investicij v fiksni kapital (R5), ki prikazuje dinamiko razvoja fiksnih sredstev v bilanci stanja. Pristanišče Koper ima skozi vso obdobje pozitiven kazalnik, kar nakazuje na naraščanje fiksnih sredstev v celotni bilanci stanja oziroma obsežno vlaganje koprskega pristanišča v nadaljnji razvoj. Zaradi obsežnega investicijskega ciklusa se je povečala tudi višina dolgoročnih obveznosti. Iz letnega poročila pristanišča Koper za leto 2009 (Luka Koper, d.d., 2010, str. 5) je razbrati, da bodo začete projekte nadaljevali in tudi zaključili, čeprav čutijo posledice finančne in gospodarske krize. Ob upoštevanju razmer na finančnih trgih bodo za prihodnji razvoj in krepitev konkurenčnega položaja določali prioritete. Od obstoječih razmer bodo namreč odvisne odločitve, ki prispevajo k dolgoročni rasti družbe.

Sodeč po odločitvah bodo v pristanišču Koper nadaljevali z dvofazno razvojno strategijo družbe, in sicer z razvojem pristaniškega sistema, ki ima prednostno vlogo, in logističnega sistema, ki ima dopolnilno vlogo (Luka Koper, d.d., 2010, str. 11).

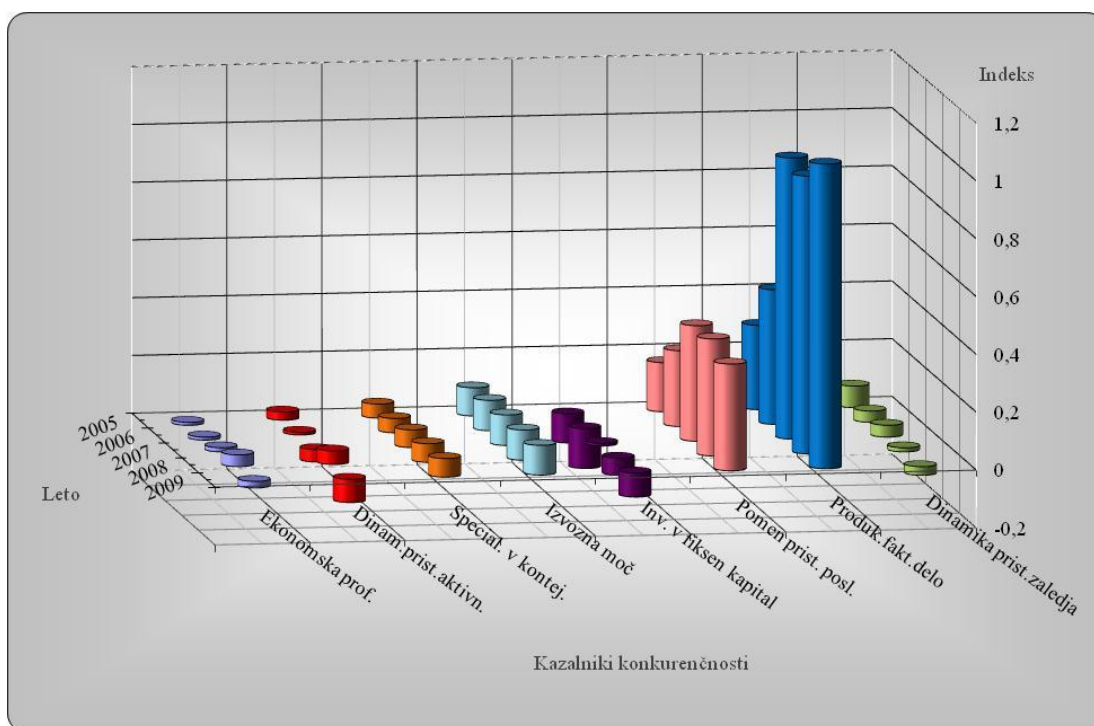
4.3.2 Konkurenčni položaj pristanišča v Trstu

Za razliko od koprskega pristanišča ima pristanišče v Trstu precej drugačno politiko poslovanja. V zadnjih petih letih je pristanišče 3-krat poslovalo z izgubo, v letu 2008 pa zabeležilo dokaj visok dobiček. Slednje je bilo kljub v celoti manjšemu obsegu poslovanja predvsem posledica nižjih odhodkov. Med drugim je pristanišče manj sredstev vlagalo v investicije ter jih namenjal nakupu blaga in storitev, delnic in vrednostnih papirjev. Pristanišče je ravno s tem razlogom spodbujalo poslovanje z ukrepi za izvajanje platforme in privlačnosti za logistiko ter domače in tuje zasebne investicije (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008, str. 352).

Podobno velja za kazalnika investicij v fiksni kapital in dinamike pristaniških aktivnosti. Prvi je bil v primerjavi s pristaniščema Koper in Reka precej manj dinamičen, vendar hkrati negativen. Pristanišče ima skozi vso obdobje negativen kazalnik, kar nakazuje na upadanje fiksnih sredstev v celotni bilanci. Hkrati je zanimivo, da so v obravnavanem obdobju upadala tudi skupna sredstva. Razlog je v racionalizaciji pristaniških nepremičnin in krčenju opredmetenih osnovnih sredstev (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011).

Pristaniške aktivnosti v Trstu lahko zadnjih 5 let označimo za precej dinamične, delujejo pa tudi nekoliko ciklično. Slednje se izkazuje tudi v kazalnikih konkurenčnosti, ki sledijo iz Prilog 6 in 7 ter Slike 9.

Slika 9: Kazalniki konkurenčnosti pristanišča v Trstu v obdobju 2005–2009



V začetku obdobja je bil kazalnik pozitiven, kar pomeni medletno rast skupnega prometa. Nato je sledil padec v letu 2007 in ponovna rast v letu 2008 na približno isto raven kot v letu 2006, leto 2009 pa je nato predvsem zaradi gospodarske krize beležilo precejšen upad skupnega prometa.

Pristanišče Trst je prvo uvrščeno pristanišče v Italiji po prometu s tekočim blagom, ki sicer predstavlja 78 odstotkov celotnega prometa v pristanišču. V letu 2008 je bila rast gibanja tekočega blaga tudi razlog za povečanje skupnega prometa (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008, str. 352).

Nasprotno specializacija v kontejnerje ni ravno značilna za pristanišče Trst. Z zelo nizko stopnjo kontejnerskega prometa v skupnem prometu je Trst namreč s samo 331.316 TEU v letu 2008 dosegel najvišjo točko v svoji zgodovini (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011).

Podobno stabilno lahko v konkurenčnost pristanišča umestimo tudi izvozno moč, ki je po indeksu podobna kot v reškem pristanišču, kljub temu da tržaško pristanišče natovori 3-krat več prometa kot reško in v povprečju za tretjino več kot koprsko. V celotnem prometu je kljub temu le desetina prometa tržaškega pristanišča namenjenega izvozu. Razlog je v dejstvu, da največji delež tovora predstavlja surova nafta, ki jo Trst uvažata za potrebe industrije italijanskega severovzhoda ali držav širšega zaledja. V povezavi s slednjim je zanimivo dejstvo, da je v obravnavanih petih letih konstantno upadala ekonomska dinamika pristaniškega zaledja. Razlog za navedeno je v vedno nižji, v nekaterih letih tudi negativni, dodani vrednosti BDP regije in države ter dinamičnosti odstotka pristaniškega prometa od oziroma k regiji pristanišča¹³.

Slednja kazalnika konkurenčnosti Trsta sta povezana s poslovnimi prihodki pristanišča. Vendar pa prihodki Trsta za razliko od ostalih dveh pristanišč v veliki meri niso tržno pogojeni, t.j. povezani s prodajo blaga in storitev (prekladanje, skladiščenje in podobno), ampak se sredstva zagotavljajo predvsem iz naslova davkov in pristojbin ter prispevkov regije in morebitnih drugih tekočih prihodkov. V letu 2009 so davčne prihodke sestavljali prihodki od davkov na razloženo in naloženo blago, javnodavčni prihodki in prihodki iz različnih pristojbin. Poleg slednjih velik delež prihodkov predstavljajo še različne državne pristojbine.

Upoštevajoč prihodke od davkov na razloženo in naloženo blago kot izvirne prihodke pristanišča iz naslova poslovanja, kot je to pojasnjeno tudi v nadaljevanju pri obrazložitvi

¹³ Odstotek pristaniškega prometa od/k regiji pristanišča je za vsa pristanišča in to za celotno obdobje ocenjen. Ocena sledi iz odstotka pristaniškega prometa od/k državi pristanišča, ki izhaja iz letnih poročil pristanišč in bruto dodane vrednosti dejavnosti, ki vključuje promet. Ocena je rezultat razmerja bruto dodane vrednosti omenjene dejavnosti regije in države ter nato zmnožka tega indeksa z odstotkom pristaniškega prometa od/k državi pristanišča.

skupnega modela severnojadranskih pristanišč, je v letih od 2007 naprej evidentirana rast kazalnika konkurenčnosti pristaniškega poslovanja. Pristanišče Trst je glede na politiko poslovanja zelo malo odvisno od čistih prihodkov iz naslova prodaje blaga in storitev, vendar prihodki iz naslova davkov na skladiščeno in pretovorjeno blago po letu 2007 višajo sicer nizko konkurenčnost iz tega naslova. Državne pristojbine in drugi tekoči prihodki, ki niso izvorni prihodek poslovanja, po obravnavani metodi načeloma zelo nižajo konkurenčnost tržaškemu pristanišču.

V povezavi z navedenim velja enako za zadnji ključni kazalnik konkurenčnosti, produktivnost faktorja delo. Slednji nakazuje, da je strošek dela v tržaškem pristanišču vse do leta 2009 višji od prihodkov iz poslovanja. Navedeno je, ne upoštevajoč politiko finančnega poslovanja tržaškega pristanišča, zelo težko argumentirati iz vidika velikosti pristanišča, saj bi sicer lahko veljalo, da je npr. pred letom 2007 več kot polovica zaposlenih presežna, ker ne prispevajo k dodani vrednosti pristanišča.

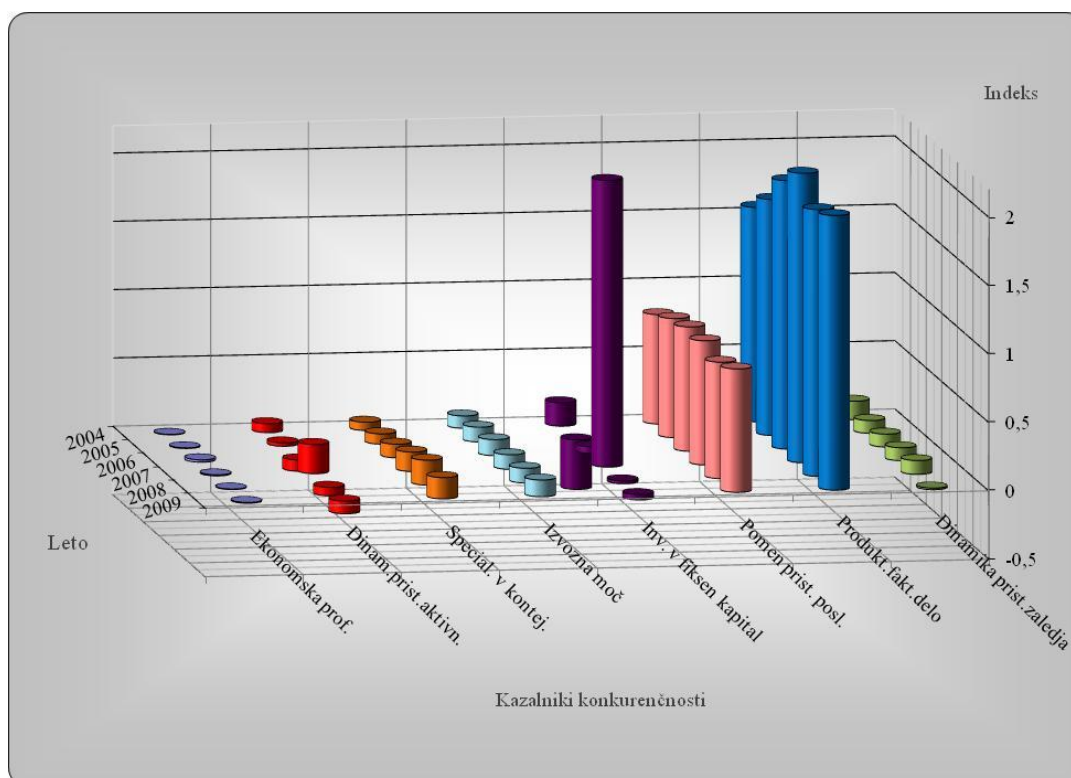
4.3.3 Konkurenčni položaj pristanišča v Reki

Pristanišče v Reki je v primerjavi s Koprom in Trstom nekoliko manjše pristanišče, ki pa postaja vedno bolj pomembna vhodno-izhodna točka za zaledne države, predvsem članice EU. Pomembna vloga tranzitnega prometa se odraža od leta 2002 v dveh tretjinah skupnega prometa. V povezavi z navedenim je za Reko pomembna tudi dinamika pristaniškega zaledja, katera predstavlja zadnjih 5 let v povprečju konkurenčno prednost pred ostalima pristaniščema na severovzhodnem delu Jadranskega morja.

V obdobju od leta 2002 do leta 2008 je pristanišče v Reki povečalo skupni promet za 121 odstotkov. Leta 2008 je bil pretovor blaga tako za 3,3 milijona ton višji kot leta 2002. V istem obdobju se je najbolj povečal promet generalnega blaga, kateremu je sledil razsuti tovor. Leta 2009 je tudi reško pristanišče prizadela recesija, kar je pomenilo upad skupnega prometa, med drugim tudi tranzitnega, ki pa je še vseeno predstavljal polovico vsega pretovora. Sprememba dinamike pristaniških aktivnosti je bila v povezavi z navedenim v letu 2009 najnižja v zadnjih šestih letih. Absolutno najnižjo točko skupnega prometa pa je v istem obdobju Reka dosegla leta 2006 (Luka Rijeka, d.d., 2010, str. 7).

Kot izhaja iz Prilog 6 in 7 ter Slike 10 predstavlja enega bolj stabilnih, vendar hkrati najnižjih kazalnikov konkurenčnosti Reke, ekonomska profitabilnost. Z navedenim izkazuje bilanca pristanišča v Reki nizek delež neto dobička v skupnih sredstvih. Na kazalnik vpliva zanimivo dejstvo pri opazovanju dinamike prihodkov in odhodkov reškega pristanišča. Podobno kot prihodki se je skozi obdobje spreminjal obseg odhodkov kljub temu, da spremembe niso bile sorazmerne. Ne glede na navedeno pa je poslovanje pristanišča vseeno stabilno pozitivno, saj kljub krizi slednje za razliko od ostalih dveh konkurentov ni poslovalo z izgubo.

Slika 10: Kazalniki konkurenčnosti pristanišča v Reki v obdobju 2004–2009



Največji del prihodkov pristanišča predstavljajo prihodki od prodaje blaga in storitev, največ stroškov pa odpade na zaposlene. Navedeno izkazuje velik pomen pristaniškega poslovanja in produktivnosti faktorja delo. Prvi kazalnik, ki je v reškem pristanišču zadnjih nekaj let v povprečju naraščal, izkazuje veliko konkurenčnost v primerjavi s koprskim pristaniščem. V letu 2006 sta se kazalnika zelo približala, nato pa je sledil kratkoročni padec kazalnika v Reki. Slednje je pri izkazovanju delno posledica padca prihodkov iz naslova prodaje blaga in storitev v celotnih prihodkih iz poslovanja, delno pa je razlog v izkazovanju revidiranih nekonsolidiranih podatkov od leta 2008 naprej. Pred tem slednje namreč ni bilo mogoče, saj so od leta 2004 do leta 2007 dostopne samo konsolidirane bilance Luke Rijeka, d.d. Vendar podatki glede na majhen delež odvisnih družb v konsolidirani bilanci ne vplivajo veliko na končne kazalnike konkurenčnosti, poleg tega pa so kazalniki indeksirani, zato njihova absolutna vrednost ne vpliva na končni rezultat.

Produktivnost faktorja delo je najvišji in hkrati naraščajoči kazalnik konkurenčnosti pristanišča Reka, kar hkrati nakazuje na učinkovitost porabljenega dela in pozitivno donosnost tega k poslovanju družbe ter ne preveliko obremenjenost družbe s stroški dela.

Pri prometu s kontejnerji je postajalo reško pristanišče vsako leto bolj uspešno in je glede na kazalnik konkurenčnosti specializacije v kontejnerje predvsem v letu 2008 v veliki meri konkuriralo pristanišču Koper. Nato se je v letu 2009 trend spremenil, koprsko pristanišče pa je svoj primat še povečalo. Razlog za 23-odstotni upad v primerjavi z rekordnim letom

2008 je predvsem gospodarska kriza. Odvisna družba Jadranska vrata d.d., ki je med drugim registrirana za poslovanje na kontejnerskem terminalu, je v letu 2009 sicer poslovala brez večjih negativnih vplivov recesije (Luka Rijeka, d.d., 2010, str. 8).

Reka ima v kontejnerskem terminalu v teku nekoliko razvojnih projektov, skozi katere je do leta 2015 predviden vložek 189 milijonov hrvaških kun. Investicije bodo predvsem usmerjene v rekonstrukcijo operativnih površin in železniške infrastrukture ter nove kontejnerske mostove in ostalo potrebno mobilno mehanizacijo (Luka Rijeka, d.d., 2010, str. 6).

Dokaj stabilen in pozitiven kazalnik konkurenčnosti reškega pristanišča predstavlja izvozna moč pristanišča, kar pomeni konstanten delež izvoza v skupnem prometu. Kazalnik sicer ne izkazuje absolutne količine natovorjenega prometa, pa vendar je slednji zanimiv, saj je ta kljub rahli rasti v povprečju le na ravni tržaškega pristanišča.

Za razliko od predhodnega kazalnika pa stabilnosti ni mogoče pripisati kazalniku investicij v fiksni kapital. Odstopata predvsem leti 2005 in 2007. Pri prvem je indeks precej negativen, saj so se v primerjavi z letom 2004 fiksna sredstva precej znižala. Razlog je predvsem v zmanjšanju nematerialnega in materialnega premoženja pristanišča. Leta 2007 je nasprotno višina dolgotrajnega premoženja v bilanci stanja precej narasla in presegla izhodiščno leto 2004 za več kot 1-krat. Razlog je predvsem nakup materialnega dolgotrajnega premoženja.

4.4 Primerjava konkurenčnosti pristanišč

Na podlagi kazalnikov konkurenčnosti, ki so rezultat podatkov o prihodkih, odhodkih, sredstvih, skupnemu prometu in nekaterih segmentov znotraj navedenih kategorij, stroškov dela, odstotka pristaniškega prometa k regiji in državi pristaniškega zaledja ter BDP regije in države, kjer je pristanišče locirano, sledi v tem poglavju primerjava konkurenčnosti pristanišč, izračunana po metodi Promethee, ki je opisana v podpoglavju 4.2.2. Indeksi konkurenčnosti, ki izhajajo iz Tabele 3 in Slike 11, prikazujejo z vsoto ponderiranih in relativnih kazalnikov stopnjo konkurenčnosti posameznega pristanišča.

Izvorni podatki izhajajo iz Priloge 5 in so pridobljeni iz letnih poročil posameznih pristanišč, baze podatkov Eurostata in spletnih strani posameznih pristanišč. Kot izhaja iz legende k Prilogi 5 nekateri podatki niso neposredno dostopni, zato je njihova višina izračunana na podlagi trenda preteklih let oziroma ocenjena, upoštevajoč dejavnike, ki vplivajo na njihov razvoj. Slednje velja predvsem za podatke o odstotku pristaniškega prometa od/k regiji obravnavanih treh pristanišč, kateri so izračunani na podlagi podatkov o odstotku pristaniškega prometa od/k državi pristanišča in razmerja bruto dodane vrednosti v dejavnosti, ki vključuje področje prometa med regijo in državo pristanišča.

Odstotek pristaniškega prometa k regiji namreč vpliva na bruto dodano vrednost dejavnosti v regiji in nato na njegovo višino na državni ravni. Poleg navedenega iz razpoložljivih virov ni podatka o odstotku prometa tržaškega pristanišča od/k Italiji, zato je njihova višina prav tako ocenjena. Ocena izhaja iz podatkov o skupnem prometu tržaškega pristanišča in tistega, namenjenega italijanskemu trgu po statistiki tržaškega pristanišča in Eurostata.

Indeks konkurenčnosti je sestavljen iz vsote ponderiranih kazalnikov **ekonomske profitabilnosti**, ki izkazuje razmerje med neto dobičkom in skupnimi sredstvi pristanišča v tekočem letu in s tem stopnjo izrabljanja premoženja podjetja, **dinamike pristaniških aktivnosti**, t.j. letno rastjo pristaniškega prometa v zaporednih letih oziroma dinamiko posameznega pristanišča, **specializacije v kontejnerje**, kar je rezultat zaporednega procesa kontejnerizacije mednarodnega prevoznitstva po morju oziroma pokazatelja vključenosti posameznega pristanišča v globalni trend kontejnerizacije, **izvozne moči pristanišč**, ki kaže razliko med pristanišči z uvoznim ali izvoznim zaledjem, **investicij v fiksni kapital** oziroma rasti le-teh v posameznem pristanišču, saj se morajo pristaniška infrastruktura in njene storitve učinkovito prilagajati zahtevam na trgu, **pomena pristaniškega poslovanja**, t.j. prihodkov od taks za prevoz potnikov in ladijskega tovora v celotnih prihodkih pristanišča, **produktivnosti faktorja delo**, kjer je reprezentativni obseg pristaniške proizvodnje posledica produktivnosti delavcev ter **ekonomske dinamike pristaniškega zaledja**, s katerim se meri delež rasti BDP in kaže, da vpliva konkurenčno pristanišče pozitivno na razvoj ekonomskih aktivnosti pristaniškega zaledja in obratno.

Ker opisani kazalniki ne prispevajo enakovredno h končnemu indeksu konkurenčnosti, so ustrezno ovrednoteni. Vsota zmnožkov ponderjev s kazalniki konkurenčnosti za obdobje 1999–2009 je prikazana v Tabeli 3.

Tabela 3: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v obdobju 1999–2009

Pristanišče/ leto	Slovenija – pristanišče v Kopru	Italija – pristanišče v Trstu	Hrvaška – pristanišče v Reki
1999	0,663		
2000	0,652		
2001	0,601		
2002	0,585		
2003	0,603		
2004	0,618		0,352
2005	0,666	0,074	0,307
2006	0,705	0,095	0,380
2007	0,748	0,184	0,689
2008	0,677	0,190	0,373
2009	0,548	0,161	0,363

Navedeni podatki izkazujejo stopnjo konkurenčnosti pristanišč na podlagi obstoječega sistema konkurenčnosti obravnavanih treh severnojadranskih pristanišč.

Glede na rezultate analize po metodi Promethee je najbolj konkurenčno v severovzhodnem delu Jadrana **pristanišče Koper**. Razlog je predvsem v produktivnosti faktorja delo, izvozni moči in pomenu pristaniškega poslovanja. Slednje je bilo za pristanišče Koper v obravnavanem obdobju precej stabilno, kar je med drugim posledica jasne pristaniške politike koprskega pristanišča. V obravnavanem obdobju so namreč prihodki od prodaje blaga in storitev predstavljali levji delež vseh prihodkov iz poslovanja in so v povprečju naraščali.

Pomemben vpliv na konkurenčni položaj pristanišča Koper ima tudi dinamika kontejnerskega prometa. V letu 2009 je koprsko pristanišče v tem segmentu preseglo celo obseg pristanišča v Trstu. Dodaten zagon koprskemu pristanišču daje še pozitiven razvoj dogodkov za dokončanje projekta razširitve kontejnerskega terminala na I. pomolu koprskega pristanišča, kar lahko pomeni samo nadaljevanje dobrih rezultatov koprskega pristanišča v tem segmentu. Podobno velja za ostala področja, saj skladno z obsežnim vlaganjem v nadaljnji razvoj v pristanišču Koper nadaljujejo z dvofazno razvojno strategijo družbe, in sicer z razvojem pristaniškega sistema, ki ima prednostno vlogo, in logističnega sistema, ki ima dopolnilno vlogo.

V letu 2007 se indeksu konkurenčnosti Kopra zelo približa **reško pristanišče**. Razlog je predvsem v kazalnikih investicij v fiksni kapital in produktivnosti faktorja delo ter hkrati pozitivnega razvoja pristaniških aktivnosti, saj je v primerjavi z letom 2006 pristanišče evidentiralo za petino večji obseg skupnega prometa in kar za 75 odstotkov višji obseg pretovora kontejnerjev.

Pomembna vloga pristanišča v Reki se odraža v dveh tretjinah tranzitnega prometa v skupnem prometu. V povezavi z navedenim je za Reko pomembna dinamika pristaniškega zaledja, katera predstavlja zadnjih 5 let v povprečju konkurenčno prednost pred ostalima pristaniščema na severovzhodnem delu Jadranskega morja.

Podobno kot v koprskem pristanišču predstavljajo največji del prihodkov pristanišča prihodki od prodaje blaga in storitev, največ stroškov pa odpade na zaposlene. Navedeno izkazuje velik pomen pristaniškega poslovanja in produktivnosti faktorja delo. Slednji je najvišji in hkrati naraščajoči kazalnik konkurenčnosti pristanišča Reka, kar hkrati nakazuje na učinkovitost porabljenega dela in pozitivno donosnost tega k poslovanju družbe ter ne preveliko obremenjenost družbe s stroški dela.

Podobnost s koprskim pristaniščem izkazuje tudi kazalnik specializacije v kontejnerje. Podobno ima Reka v teku tudi nekaj razvojnih projektov v kontejnerskem terminalu. Za

razliko od ostalih dveh pristanišč je nizka, a stabilna izvozna moč pristanišča, česar ni mogoče trditi za investicije v fiksni kapital.

Tržaško pristanišče je v primerjavi z ostalima precej manj konkurenčno. V povprečju pristanišče zaostaja pri vseh kazalnikih, največje odstopanje pa je posledica drugačne politike poslovanja pristanišča. Kot izhaja iz predhodnega opisa kazalnikov konkurenčnosti, prihodki za razliko od ostalih dveh pristanišč v veliki meri niso tržno pogojeni, ampak se sredstva zagotavljajo predvsem iz naslova davkov in pristojbin ter prispevkov regije in morebitnih drugih tekočih prihodkov. Zaradi navedenega sta precej nižja kazalnika pomena pristaniškega poslovanja in produktivnosti faktorja delo.

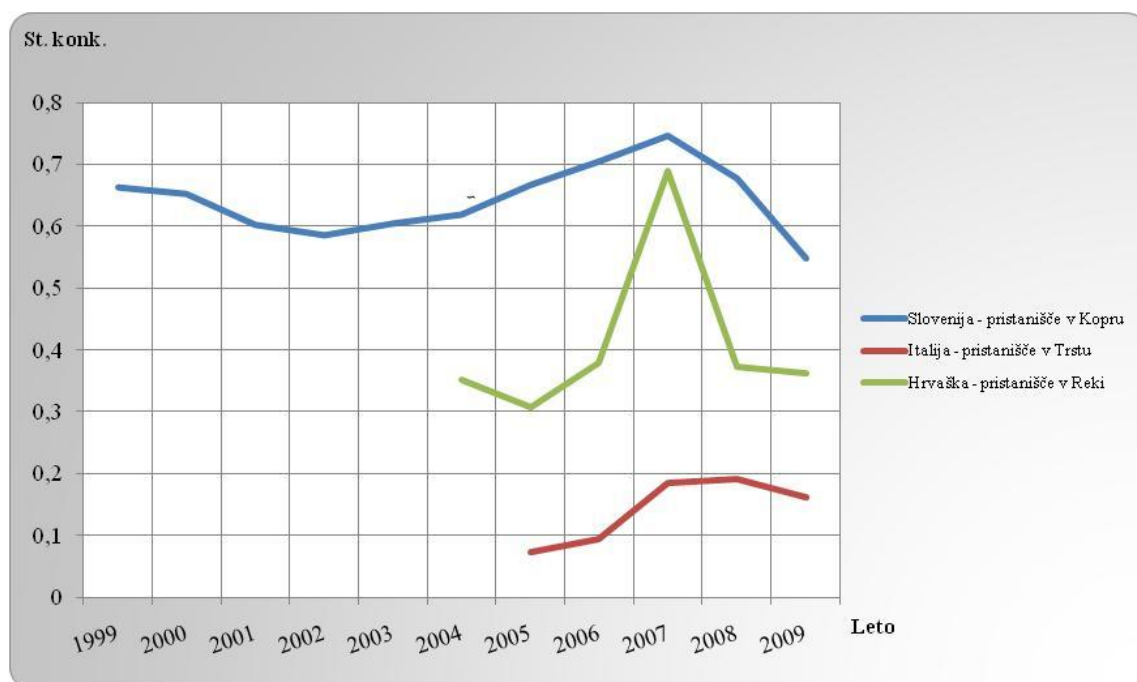
Poleg navedenega je pristanišče v obravnavanem obdobju malo sredstev namenjalo investicijam ter jih usmerjalo v nakup blaga in storitev. V primerjavi s pristaniščema Koper in Reka so tržaškemu pristanišču skozi obravnavano obdobje upadala tudi fiksna sredstva. Razlog je v racionalizaciji pristaniških nepremičnin in krčenju opredmetenih osnovnih sredstev.

Nasprotno kot za ostali dve pristanišči za tržaško pristanišče ni ravno značilna specializacija v kontejnerje. Za razliko od navedenega pa je zato pristanišče v Trstu prvo uvrščeno pristanišče v Italiji po prometu s tekočim blagom. Največji delež tovora predstavlja surova nafta, ki jo Trst uvaža za potrebe industrije italijanskega severovzhoda ali držav širšega zaledja. Tako je v celotnem prometu le desetina prometa tržaškega pristanišča namenjenega izvozu. V povezavi s slednjim je zanimivo dejstvo, da je v obravnavanih petih letih konstantno upadala ekonomska dinamika pristaniškega zaledja.

Za razliko od pristanišč v Kopru in Reki izkazuje produktivnost faktorja delo, da je strošek dela v tržaškem pristanišču vse do leta 2009 višji od prihodkov iz poslovanja. Navedeno je, ne upoštevajoč politiko finančnega poslovanja tržaškega pristanišča, zelo težko argumentirati iz vidika velikosti pristanišča, saj bi sicer lahko veljalo, da je npr. pred letom 2007 več kot polovica zaposlenih presežna, ker ne prispevajo k dodani vrednosti pristanišča.

Glavni vir prihodkov pristanišča Trst so prispevki centralne vlade za tekoče in investicijsko vzdrževanje na območju pristanišča. Višina teh je vsaki 2 leti določena s posebnimi konvencijami. Organi pristanišča namreč nimajo zadostnih sredstev za financiranje pristaniške infrastrukture, kar se odraža v nizki stopnji finančne samostojnosti. Drugi prihodki pristanišča so različne najemnine za uporabo opreme in prihodki iz naslova izdaje dovoljenj za poslovanje na območju pristanišča, tarif za opravljanje storitev splošnega interesa, kot je javna razsvetljava in čiščenje pristaniških območij in podobno (Zachcial, Kramer, Lemper & Duhme, 2006, str. 42 in 43). V izpostavljeni situaciji je jasno, da pristanišče v Trstu nima avtonomnih virov.

Slika 11: Konkurenčnost treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru parcialnega nastopanja na trgu v obdobju 1999–2009



4.5 Model skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Težko je verjeti, da bi morala sosednja pristanišča, kot so Trst, Koper in Reka, ki so načeloma usmerjena k istemu zaledju, graditi lastno prevozno verigo ali sistem. To ne bi bilo le v nasprotju z ekonomsko logiko, ampak tudi v nasprotju s severnoevropskim vzorcem postavitve prometnih sistemov (Trupac & Kolenc, 2002, str. 2).

»Ustvariti bi morali eno pristanišče v Tržaškem zalivu. Trst in Koper sta eno pristanišče na dveh bregovih,« se je zavzel predsednik italijanske vlade Romano Prodi septembra 2007. Dodal je, da bi morali v ta projekt pa vključiti tudi pristanišče na Reki. Le tako bi lahko pristanišča severnega Jadrana konkurirala severnoevropskim pristaniščem, je bil takrat prepričan italijanski premier. Na severnem Jadranu bi se tako ustvaril pomemben gospodarski prostor (Prodi za združitev tržaškega in kopskega pristanišča, 2007).

Namen povezovanja pristanišč severnega Jadrana je vključiti predstavnike lokalnih oblasti, gospodarskih zbornic, inštitutov, zainteresiranih podjetij in čezmejnega sodelovanja za podporo regionalnemu razvoju in uporabi evropskih raziskovalnih programov, s ciljem izbire najbolj primernih oblik sodelovanja, združevanja, delitve dela ali specializacijo, ki izhaja iz vseevropskega prometnega omrežja in programov za oceno potreb na prometni infrastrukturi. Končni cilj je bil postopno preoblikovanje pomembnih sosednjih pristanišč v enoten sistem s parcialno specializacijo (Trupac & Kolenc, 2002, str. 9 in 10).

Sodelovanje med pristanišči na vzhodni obali severnega Jadrana je mogoče na ravni infrastrukture, razvoja in splošnih zadev, kar pa bi bilo izvedljivo samo, če se obravnavana pristanišča ustrezno organizirajo. Samo tako bodo lahko pristanišča Koper, Reka in Trst prevzela odgovornost evropske prometne mreže, ki je hkrati tudi priložnost za njihov razvoj (Prijon, 2004).

Baird (2004, str. 258–260) izpostavlja tri vrste integracije, ki so dosegljive:

- fizično, ki se nanaša na hitrost tokov, varnost in zaščito, privlačnost terminala in okolice itd.,
- tarifno, ki pomeni priročno in predvidljivo oblikovanje cen, ki jih uporabniki morajo poznati,
- logično, kar pomeni integriranost storitev in uporabnikov v skupen sistem.

Glede na možnosti integracije po Bairdu je izziv ustvariti prometne tokove, ki bodo zadovoljili potrebe posameznih pristanišč in hkrati omogočili njihov nadaljnji razvoj. Skupne pobude za gradnjo sodobne infrastrukture in promocijo na mednarodni ravni ter skupne razvojne strategije prek tehničnega sodelovanja in izmenjavanja informacij so med glavnimi cilji sporazuma med Trstom in Reko (Gašperlin, 2007). Dogovor je del obsežnejšega programa o sodelovanju med pristanišči severnega Jadrana, katerega cilj je ustvariti 3 milijone TEU letnega prometa. To je polovica kontejnerjev, ki jih raztovarja Rotterdam, je pa tudi dosti več od trenutnega letnega prometa vseh severnojadranskih pristanišč, se pravi 1,3 milijona TEU.

V prepričanju, da bo Hrvaška kmalu članica EU, je bil sporazum pomemben korak k razvijanju sodelovanja med sosednjimi pristanišči, med drugim izmenjavi informacij za izdelavo uspešne strategije glede skupnih interesov od varstva okolja do varnosti in razvijanja sodobne tehnologije (Gašperlin, 2007).

4.5.1 Rezultati modela o sodelovanju

Model o sodelovanju treh pomembnih severnojadranskih pristanišč je izpeljan iz analize konkurenčnosti posameznih pristanišč in je pripravljen na podlagi dogovora o parcialni specializaciji pristanišč. Slednje vključuje izključno analizo vplivov spremembe strukture pretovora na končno konkurenčnost pristanišč v letih 2008 in 2009, ne pa tudi upoštevanje morebitnih ostalih sprememb, kot so npr. sprememba višine prihodkov in odhodkov zaradi razlike v strukturi tovora ter posledično tudi ostalih kazalnikov konkurenčnosti.

Analiza za leti 2008 in 2009 opredeljuje pristanišče v Trstu kot najpomembnejše pri poslovanju s tekočim razsutim blagom. Kot je bilo navedeno že pri opisu pristanišča Trst, je predvsem surova nafta glavni predmet poslovanja, saj je slednja predstavljala kar 74

odstotkov prometa v letu 2008 in 76 odstotkov vsega prometa v letu 2009. Tržaško pristanišče surovo nafto predvsem uvažuje za oskrbovanje lastnega zaledja, predvsem torej industrije italijanskega severozahoda.

Za razliko od Trsta je za koprsko pristanišče značilno pretežno poslovanje s sipkim in razsutim blagom, čeprav se z leti povečuje tudi delež poslovanja s kontejnerji. Poleg tega je zanimivo dejstvo, da kljub prevladi tržaškega pristanišča pri poslovanju s tekočim tovorom beleži koprsko pristanišče rast pretovora tekočega blaga.

Pri suhih razsutih tovorih je v zadnjem letu predvsem zaradi globalne recesije evidentiran upad pretovorjenih količin, enako velja tudi za pretovor žit. Razlogi so še vedno tržna cena žit, neugodne voznine za prevoz do koprškega pristanišča in nizka cena voznin na konkurenčni poti po Donavi. Po drugi strani je zanimivo poudariti rast pretovora na premogovnem terminalu v drugi polovici leta 2009, kar je posledica ponovnega zagona proizvodnje v jeklarni Donawitz v Avstriji, ki se v veliki meri oskrbuje s premogom in z železovo rudo prek koprškega pristanišča (Luka Koper, d.d., 2010, str. 46).

V obdobju od leta 2002 do 2008 je pristanišče v Reki povečalo skupni promet za 121 odstotkov. V 7-letnem obdobju je največja rast evidentirana pri generalnem tovoru, in sicer 200 odstotkov oziroma 1,6 milijonov ton (Luka Rijeka, d.d., 2010, str. 7). Pristanišče je sicer najbolj konkurenčno pri vseh vrstah tovara, namenjenega na Madžarsko, zlasti žita in železove rude, ter pretovoru žita, premoga, namenjenega na Dunaj (Dundović & Hess, 2005, str. 215 in 216).


Rezultati analize modela o sodelovanju pomembnih treh severnojadranskih pristanišč so prikazani v Tabeli 4 ter Prilogah 8 in 9. Na podlagi razpoložljivih podatkov o višini pretovora posamezne skupine blaga, s katerim pristanišča največ poslujejo in kjer to izkazuje primerjalne prednosti, je v analitičnem modelu v letu 2008 in 2009 pristanišču Trst dodeljena ekskluzivna pravica poslovanja s tekočim razsutim tovorom, koprsko pristanišče je glede na strukturo poslovanja specializirano v poslovanje z sipkim in suhim razsutim tovorom, medtem ko se za pristanišče v Reki projicira pomembna vloga v poslovanju z generalnim tovorom.

V modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč so pomembni trije kazalniki konkurenčnosti, ki so rezultat spremenjenih podatkov o višini pristaniškega prometa v zaporednih letih oziroma dinamiki poslovanja pristanišč v primeru njihovega sodelovanja. Slednje je posredno povezano tudi s procesom kontejnerizacije in odnosom med uvozom in izvozom. Ostali kazalniki ostajajo nespremenjeni, saj njihovega razvoja kljub spremenjenim osnovnim kategorijam ni mogoče predvideti. Prav tako je analiza po modelu skupnega sistema izvedena za leti 2008 in 2009, zato so podatki kazalnikov teh let v tabelah posebej označeni.

Tabela 4: Kazalniki konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Kazalnik/ pristanišče	Leto	R2: Dinamika pristaniških aktivnosti	R3: Specializacija v kontejnerje	R4: Izvozna moč pristanišč
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	0,123	0,097	0,291
	2000	0,118	0,098	0,273
	2001	0,003	0,103	0,268
	2002	0,008	0,128	0,286
	2003	0,170	0,116	0,289
	2004	0,124	0,128	0,280
	2005	0,053	0,135	0,291
	2006	0,074	0,151	0,240
	2007	0,095	0,172	0,245
	2008	0,117	0,174	0,185
2009	-0,202	0,222	0,225	
Italija – pristanišče v Trstu	2005	0,018	0,048	0,098
	2006	0,009	0,050	0,105
	2007	-0,042	0,061	0,106
	2008	0,008	0,067	0,006
	2009	-0,060	0,065	0,005
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	0,075	0,061	0,090
	2005	0,025	0,075	0,108
	2006	-0,082	0,099	0,117
	2007	0,214	0,142	0,107
	2008	-0,012	0,173	0,509
	2009	-0,129	0,154	0,535

Legenda:

 Obravnavana leta v analizi konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.

V modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč so pomembni trije kazalniki konkurenčnosti, ki so rezultat spremenjenih podatkov o višini pristaniškega prometa v zaporednih letih oziroma dinamiki poslovanja pristanišč v primeru njihovega sodelovanja. Slednje je posredno povezano tudi s procesom kontejnerizacije in odnosom med uvozom in izvozom. Ostali kazalniki ostajajo nespremenjeni, saj njihovega razvoja kljub spremenjenim osnovnim kategorijam ni mogoče predvideti. Prav tako je analiza po modelu

skupnega sistema izvedena za leti 2008 in 2009, zato so podatki kazalnikov teh let v tabelah posebej označeni.

Letna rast pristaniškega prometa v zaporednih letih kaže dinamiko poslovanja posameznega pristanišča. Višina skupnega prometa v pristanišču je med drugim odvisna od konkurenčnih prednosti, katerih vpliv se v primeru sodelovanja med pristanišči izniči. Vedno večjo vlogo nato igra partnerstvo z zalednimi državami. V odnosu do slednjega sta pomembna proces kontejnerizacije mednarodnega prevoznitva po morju oziroma vključenost pristanišč v svetovni obseg kontejnerizacije ter razmerje med uvoznim ali izvoznim zaledjem.

Skladno z navedenim se kazalniki konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč v primeru skupnega sistema in primerjavi z osnovno analizo konkurenčnosti nekoliko spremenijo.

Pristanišču Koper bi se v primeru parcialne specializacije poslabšali skoraj vsi kazalniki, ki so povezani z analizo modela. Najbolj bi se poslabšala izvozna moč, saj veliko več izvoznega tovora pristanišče z umikom generalnega in tekočega tovora izgubi, kot z dodanim sipkim in rzsutim tovorom pridobi. Navedeno ne velja v kontekstu dodane vrednosti skupnega tovora, saj je namreč veliko sipkih in rzsutih tovorov usmerjenih k evropski celini in ne obratno. Slednje je hkrati vzrok za nižji kazalnik konkurenčnosti specializacije v kontejnerje. Ne glede na to, da osnovna analiza specializacije med pristanišči ne posega v poslovanje s kontejnerji, vpliva na nižji indeks povečanje skupnega prometa.

Podobno kot na koprsko pristanišče tudi na pristanišče v Trstu parcialna specializacija ne bi povsem pozitivno vplivala. Vendarle pa so rezultati analize nekoliko boljši kot pri Kopru, saj se v referenčnem letu 2009 poslabša samo izvozna moč. Slednje je posledica tega, da bi bilo pristanišče z izjemo kontejnerjev, v celoti usmerjeno v poslovanje s tekočim tovorom, ki so namenjeni industrijskemu zaledju severozahodne Italije in bližnjih evropskih držav. Tako dinamika pristaniških aktivnosti kot specializacija v kontejnerje se Trstu v primeru specializacije poslovanja v letu 2009 izboljšata. Razlog je v absolutnem padcu in spremenjeni dinamiki skupnega prometa.

Reško pristanišče bi v primeru parcialne specializacije med obravnavanimi pristanišči največ pridobilo pri kazalniku izvozne moči. Navedeno je posledica velike dodane vrednosti generalnega tovora iz Trsta in Kopra, ki je izvozno usmerjen, ter hkrati majhnega vpliva izgube ostalih tovorov. Nasproten učinek specializacije se pokaže v modelu pri kazalniku specializacije v kontejnerje. Vendar pa je navedeno enako kot pri Trstu in Kopru posledica evidentiranih sprememb pri dinamiki skupnega prometa. Specializacija bi glede na rezultate analize v letih 2008 in 2009 na dolgi rok najverjetneje zelo različno vplivala na


kazalnik dinamike pristaniškega poslovanja, ki je sicer zelo odvisen od gospodarskih razmer v svetovnem gospodarstvu. Negativna rast načeloma pomeni, da mora pristanišče bolj aktivno in samoiniciativno poskrbeti za lasten razvoj.

Na podlagi analiziranega modela se indeks konkurenčnosti obravnavanih treh severnojadranskih pristanišč (Tabela 5 in Slika 12) v letih 2008 in 2009 razlikuje od analize konkurenčnosti obstoječega sistema, ki izhaja iz Tabel 3, Slik 8–11 ter Prilog 5, 6 in 7.

Tabela 5: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Pristanišče/ leto	Slovenija – pristanišče v Kopru	Italija – pristanišče v Trstu	Hrvaška – pristanišče v Reki
1999	0,662		
2000	0,652		
2001	0,601		
2002	0,585		
2003	0,603		
2004	0,618		0,353
2005	0,666	0,072	0,307
2006	0,705	0,095	0,380
2007	0,748	0,184	0,689
2008	0,681	0,174	0,426
2009	0,539	0,153	0,406

Legenda:

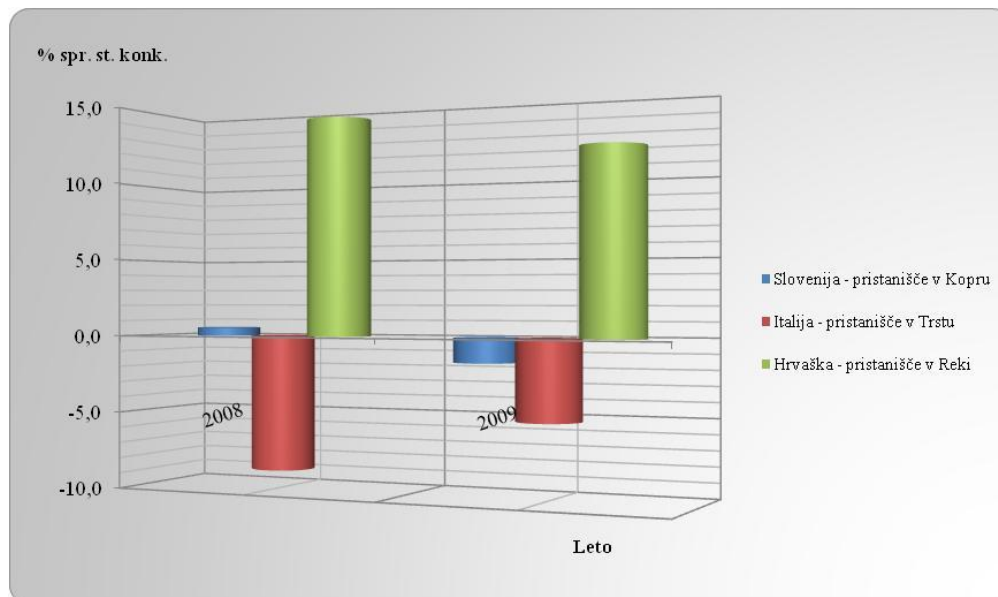
 Obravnavana leta v analizi konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Kljub majhnim razlikam bi po modelskih simulacijah v primeru združevanja največ pridobilo pristanišče v Reki. Indeks konkurenčnosti slednjega je namreč v obeh leti narasel (za 14,1 odstotka v letu 2008 in 11,7 odstotka v letu 2009), razlog pa je predvsem v dejstvu, da tudi ostali pristanišči poslujeta z generalnim tovorom, ki bi bil v primeru specializacije v absolutnem obsegu velika dodana vrednost za reško pristanišče.

Nasprotno od Reke je v obeh letih evidentiran padec konkurenčnosti pristanišča Trst. Kljub temu da je pristanišče v absolutnem obsegu poslovanja oziroma pretovarjanja največje pristanišče v severovzhodnem Jadranu, pa izguba tovora v nekoliko posebnem in predvsem drugačnem načinu poslovanja kot pri ostalih dveh pristaniščih pomeni velik minus. Tržaškemu pristanišču se namreč indeks konkurenčnosti v obeh letih znižuje, in sicer za 8,7 odstotkov v letu 2008 in 5,1 odstotka v letu 2009.

Pristanišče v Kopru ohranja primat v konkurenčnosti, ne glede na to, da je v letu 2009 indeks v primerjavi z analizo konkurenčnosti po obstoječem sistemu nižji. Slednje je predvsem razlog v višjem padcu pretovora sipkega in suhega razsutega tovora v času gospodarske krize v primerjavi z ostalimi skupinami tovora. Upoštevajoč navedeno ostaja pristanišče v Kopru tudi v primeru parcialne specializacije glede na vrsto pretovorjenega blaga najbolj konkurenčno. Indeks konkurenčnosti izkazuje namreč veliko stopnjo samozadostnosti, ki je po drugi strani tržaško pristanišče ne premore. Po določbah 982. odstavka 1. člena zakona »Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)« z dne 27. decembra 2006, objavljenega v Uradnem listu št. 299 – redni dodatek št. 244, pripadajo namreč za doseganje finančne neodvisnosti od 1. 1. 2007 vsaki pristaniški upravi v Italiji tudi davčni prihodki iz državne zakladnice (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008, str. 362).

Slika 12: Sprememba stopnje konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

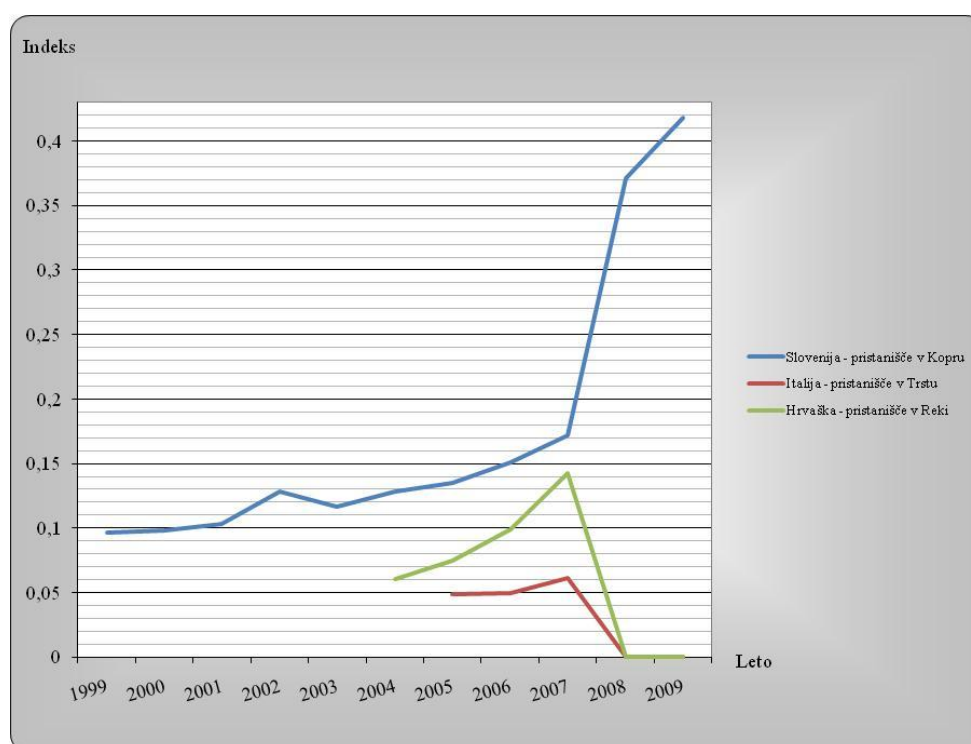


Zgoraj opisan model skupnega sistema treh pomembnih severnojadranskih pristanišč s specializacijo po posameznih segmentih pristaniškega poslovanja ne upošteva **specializacije na področju kontejnerskega prometa**. Razlog je v tem, da se ločeno prikaže pomen naraščajoče oblike tega prometa v koprskem pristanišču.

Razširjen model predvideva popoln prevzem poslovanja s kontejnerji pristanišča Koper. Navedeno pomeni izgubo prometa za Trst in Reko. Medtem ko za Trst obsežno poslovanje s kontejnerji ni bilo nikoli značilno, ima nasprotno Reka v kontejnerskem terminalu v teku nekoliko razvojnih projektov. Izguba prometa bi zato pristanišču v Reki povzročila predvsem škodo na kratki rok, saj bi se ta morala ponovno prestrukturirati.

Kot izhaja iz Slike 13 ter Prilog 10 in 11, bi upoštevajoč trend in strukturo prometa posameznega pristanišča v primeru specializacije kontejnerskega prometa koprsko pristanišče pridobilo še dodatno konkurenčno prednost pred ostalima pristaniščema v regiji. V letu 2008 bi pristanišče v Kopru na račun višje specializacije v kontejnerje (indeks rasti je v primerjavi z osnovnim modelom 2,1 v letu 2008 in 1,9 v letu 2009) povečalo konkurenčno prednost iz naslova dinamike pristaniških aktivnosti, saj bi bila ta v primerjavi s preteklim letom višja za skoraj 3-krat, v letu 2009 pa bi specializacija za 7,8 odstotkov nadomestila sicer velik padec aktivnosti, zaradi posledic svetovne gospodarske in finančne krize.

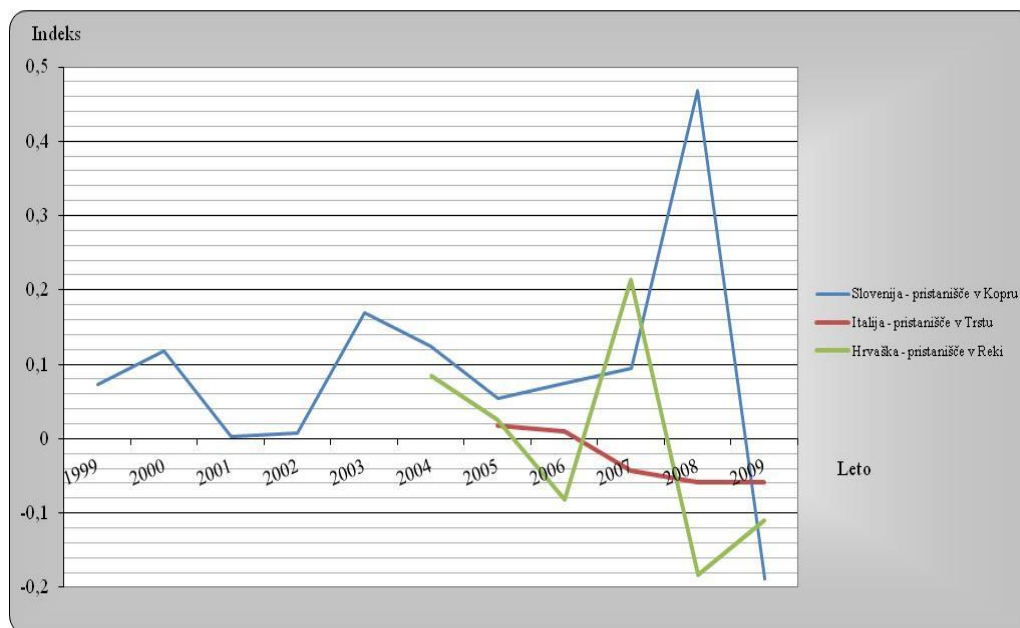
Slika 13: Specializacija v kontejnerje treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč



Tržaško pristanišče bi zaradi popolne izgube poslovanja s kontejnerji, kot izhaja iz razširjenega modela, izgubilo največ v letu 2008. Odmik od modela delne parcialne specializacije pomeni zmanjšanje konkurenčnosti pri kazalniku dinamike pristaniških aktivnosti (Slika 14 ter Prilogi 10 in 11).

V letu 2008 se kazalnik dinamike pristaniških aktivnosti zmanjša za kar 6,9-krat, medtem ko nasprotno kazalnik izvozne moči pristanišča v enakem obdobju naraste za 7,2 odstotka. Razlog je v dejstvu, da pristanišče v Trstu približno polovico kontejnerjev uvozi, kar pomeni majhen osip kazalnika zaradi ukinitve poslovanja s kontejnerji.

Slika 14: Dinamika pristaniških aktivnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč



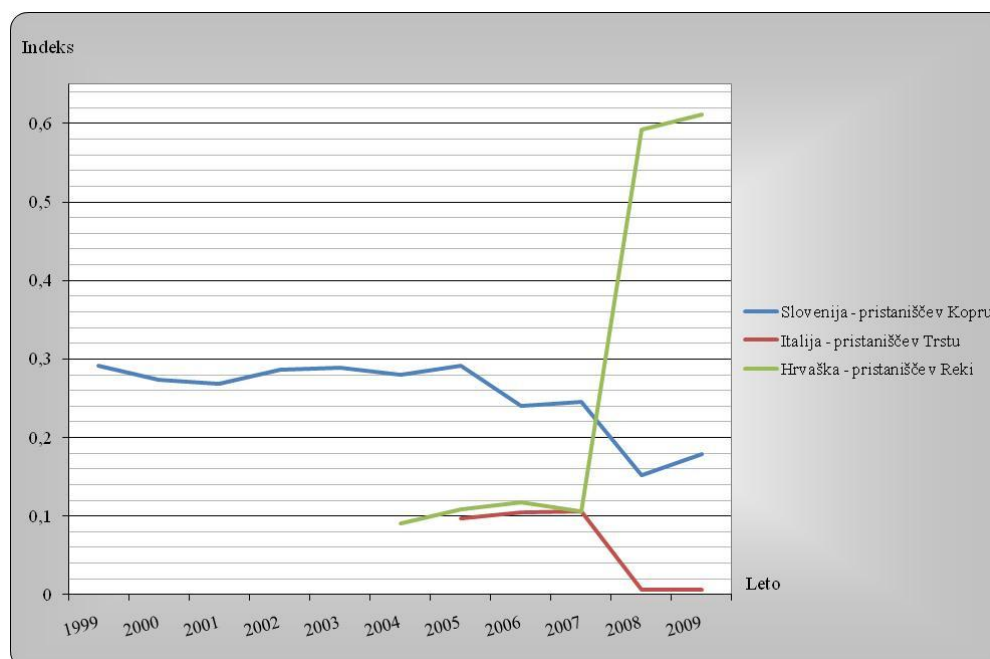
V letu 2009 bi se z razširjenim modelom sodelovanja pristanišču Trst kazalnik dinamike pristaniških aktivnosti kljub izgubi kontejnerskega prometa nekoliko izboljšal, kar lahko pomeni negativno dodano vrednost prometa s kontejnerji na poslovanje tržaškega pristanišča oziroma dodano vrednost v primeru parcialne specializacije vključno s kontejnerji.

Podobno kot za Trst velja tudi za reško pristanišče, s tem da se slednjemu kazalnik konkurenčnosti dinamike pristaniških aktivnosti med letoma 2007 in 2008 izboljša za kar 15 odstotkov, vendar kljub vsemu ostaja negativen.

Skladno z novo strukturo pretovora se tako tržaškemu kot reškemu pristanišču izboljša tudi kazalnik izvozne moči. Slednje ni posledica večje aktivnosti pristanišč na tem področju, temveč zmanjšanju celotnega obsega prometa in prenosa pristojnosti poslovanja s kontejnerji, ki se predvsem uvažajo, na koprsko pristanišče.

Glede na navedeno lahko sklepamo, da kontejnerji v nobenem od navedenih pristanišč ne predstavljajo pomembnega deleža v izvozni strukturi poslovanja pristanišč. Pristanišče v Reki bi konkurenčno prednost kot izhaja iz Slike 15 pridobilo že v primeru »osnovne« specializacije, saj je izvozno usmerjen predvsem generalni/ splošni tovor, ki ga bi reško pristanišče pridobilo od Kopa in Trsta. Po drugi strani pa je za tržaško pristanišče značilno poslovanje s tekočim tovorom, predvsem naftnimi derivati, ki se uvažajo za zaledne trge Italije in ostale Evrope, kar v primeru specializacije skoraj izniči kazalnik izvozne moči (Prilogi 10 in 11).

Slika 15: Izvozna moč treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč



Kot sledi iz Tabele 6 in Slike 16 se na račun znižanja konkurenčnosti reškega (8,2 odstotka v letu 2008 in 1,6 odstotka v letu 2009) in tržaškega pristanišča (10,0 odstotka v letu 2008 in 4,8 odstotka v letu 2009) zelo poveča konkurenčnost koprskemu (10,2 odstotka v letu 2008 in 3,7 odstotka v letu 2009).

Tabela 6: Indeks konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela specializacije, vključno s kontejnerji

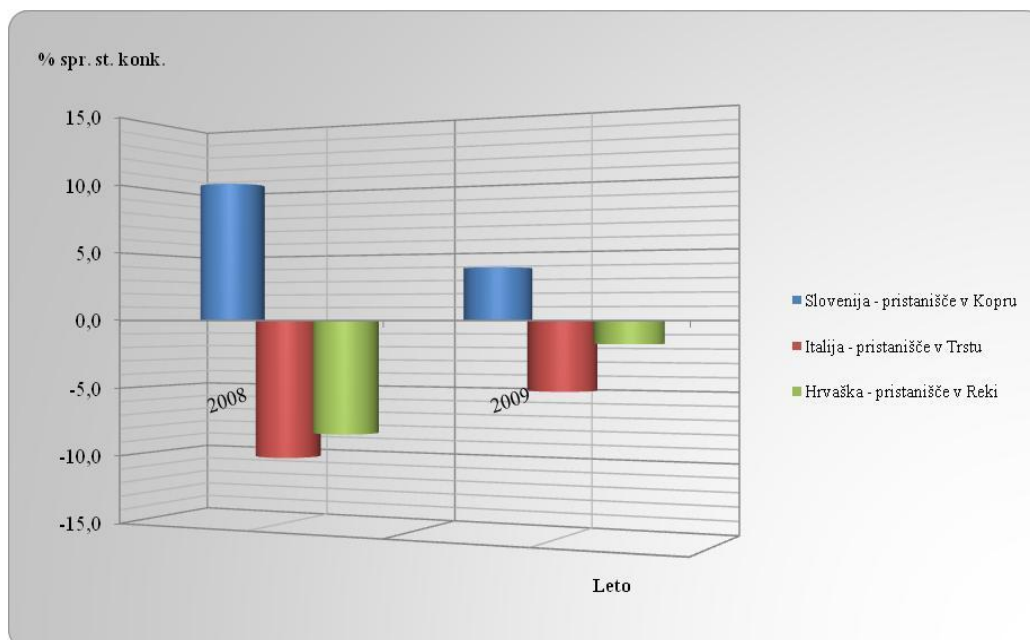
Pristanišče/ Leto	Slovenija – pristanišče v Kopru	Italija – pristanišče v Trstu	Hrvaška – pristanišče v Reki
1999	0,655		
2000	0,652		
2001	0,601		
2002	0,585		
2003	0,603		
2004	0,618		0,354
2005	0,666	0,072	0,307
2006	0,705	0,095	0,380
2007	0,748	0,184	0,689
2008	0,750	0,156	0,391
2009	0,560	0,146	0,399

Legenda:

Obravnavana leta v analizi razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Z razširjenim modelom specializacije bi koprsko pristanišče pridobilo na konkurenčnosti, saj bi se s takim sporazumnim dogovorom ostali pristanišči odpovedali svojemu deležu poslovanja s kontejnerji.

Slika 16: Sprememba stopnje konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela specializacije, vključno s kontejnerji



Glede na osnovno analizo konkurenčnosti bi koprsko pristanišče največ pridobilo v letu 2008, medtem ko bi v letu 2009 kljub padcu zaradi izgube prometa s kontejnerji največ pridobilo pristanišče v Reki. Tržaško pristanišče bi v primeru enotnega nastopa na trgu izgubilo primerjalno prednost pred koprskim in reškim pristaniščem, ki jo ustvarjajo ekonomije obsega.

5 PREDNOSTI IN SLABOSTI MEDSEBOJNEGA POVEZOVANJA PRISTANIŠČ

5.1 Primeri povezovanja pristanišč v svetu

Pristanišča igrajo pomembno vlogo v svetovnem gospodarstvu. So generator moči, saj s svojo dejavnostjo omogočajo razvoj nacionalne proizvodnje, prevoza, trgovine, logistike in preostalih dejavnosti (Beškovnik, 2005).

Potreba po večji konkurenčnosti na področju pomorskega gospodarstva v EU je privedla do ciljnega povezovanja oziroma grozdenja (angl. *clustering*), katerega smisel je predvsem

zmanjševanje stroškov ter večanje produktivnosti in kvalitete opravljenih storitev (Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2007, str. 22).

V EU se je grozdenje že močno uveljavilo, kljub temu pa se pojavlja vprašanje uveljavitve pomorskih grozdov v državah članicah, ki zaradi svoje majhnosti nimajo možnosti organizirati dovolj velikega števila proizvajalcev za uvedbo uspešnega grozda (Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2007, str. 23). Ne glede na navedeno pa rezultati že organiziranih pomorskih grozdov govorijo v prid le-tem v srednjih in malih podjetjih, ki imajo zaradi svoje organizacijske strukture večje možnosti hitre prilagoditve tehnoloških procesov.

Za uspešno delovanje pomorskih grozdov morajo izkazati politično voljo tudi države. Eden od ključnih regulatorjev razvoja pomorskega gospodarstva v EU je namreč zakonska regulativa (Ministrstvo za promet Republike Slovenije, 2007, str. 24). Predvsem zaradi slednjega bi morala biti EU veliko previdnejša pri zagotavljanju enotnega izvajanja pravil (Evropski ekonomsko-socialni odbor, 2004, str. 5).

Bližnja pristanišča, ki so si iz različnih razlogov po navadi zelo podobna, bi grozdenje in medsebojno povezovanje lahko izkoristila na dva načina. Strategija usklajevanja je predvsem ustrezna za reševanje ali celo odpravo ozkih grl ter s tem zagotavljanje učinkovitega izkoriščanja prometnega omrežja. Omenjena strategija daje pristaniščem priložnost, da razširijo krog uporabnikov preko dostopnosti najboljših praks, vendar je precej zapletena in pogojena s prisotnostjo vodilnih podjetij ali pristaniških organov ter pripadnostjo ostalih pomembnih akterjev. Do zdaj so prizadevanja za koordinacijo večinoma temeljila na usklajevanju hčerinskih družb ali povezanih družb pristanišč/terminalov severnoevropskih pristanišč, kot so Rotterdam (Nizozemska) in Duisburg (Nemčija) in delno pristaniških organov v ostali Evropi ali Severni Ameriki.

Razlogi za sodelovanje med pristanišči so lahko po drugi stani dvojni. Prvič, v primeru vrzeli v sposobnosti posameznega pristanišča za zadovoljitev potreb povpraševalcev lahko kombinacija virov ali drugih ugodnosti (npr. geografskih) poveča zmogljivosti in izniči podvajanje storitev. Drugič, sodelovanje je lahko sestavljeno iz skupnih tržnih strategij, ki poganjajo rast skupnega prometa. Navedeno lahko privede do strateških povezav med pristanišči s prepričanjem, da izvajanje storitev ne zahteva lastništva nad sredstvi oziroma rezultati. Naprednejši sistem sodelovanja v Evropi sta razvili pristanišči Malmo (Švedska) in Kopenhagen (Danska). Upravna organa obeh pristanišč sta bila združena v eno podjetje s skupnimi pristaniškimi storitvami za vse vrste tovora in potnikov (Pallis & Vaggelas, 2010, str. 20).

Za uspešno izvajanje omenjenih strategij je bistveno razumevanje pristaniške konkurence ter lastnih in konkurenčnih potencialov (Mezak, Perić & Jugović, 2006, str. 14). Prvič,

pristanišča, ki maksimirajo dobiček, internalizirajo zastoje iz zaledja, v kolikor to vpliva na njihove stranke. Drugič, naložbe v pristaniške zmogljivosti znižujejo cene in zastoje v pristaniščih, vendar hkrati povečujejo le-te v njegovem neposrednem zaledju. Nasprotno, naložbe v pristaniško zaledje prispevajo k prezasedenosti pristanišča in višjim cenam njegove uporabe ter hkrati k manj zastojem in nižjim cenam v konkurenčnih pristaniščih. Tretjič, povečanje zastojev v zaledju pristanišča je znaten strošek investicije, ki močno zmanjšuje neposredne koristi dodatnih dejavnosti. Četrto, uvedba cestnin na cestno omrežje viša tako pristaniške kot zaledne investicije v povečanje zmogljivosti (De Borger, Proost & Van Dender, 2007, str. 1).

5.2 Glavne prednosti in slabosti povezovanja severnojadranskih pristanišč

Po besedah dekana Visoke pomorske šole na Univerzi v Reki, Pritcharda (2003, str. 66), se pristanišča severnega Jadrana že dalj časa zaradi različnih razlogov soočajo s majhnim medsebojnim sodelovanjem. Poleg globalizacijskega procesa in nenehnih ekonomskih sprememb pa je v preteklih letih na izboljšanje stanja vplivalo članstvo Slovenije v EU in začetek pogajanj za vstop Hrvaške v skupni evropski prostor ter posamezne politične odločitve posameznih držav.

Za doseganje visokega nivoja konkurenčnosti v primerjavi s severnoevropskim prostorom morajo 3 pomembna pristanišča severovzhodnega Jadrana ponovno definirati pojem prometnih poti in posameznega pristanišča v tem okviru. Dejstvo je, da obstajajo aktivnosti, tipi blaga in poslovnih odnosov, ki so specifični za posamezna pristanišča, zato ni mogoče pričakovati širokega spektra sodelovanja. Zaradi navedenega se je potrebno osredotočiti na sodelovanje strateškega pomena, izboljševanje prometnih povezav z navezavo na multimodalne in interoperabilne oblike kopenskega prevoza. Sodelovanje se lahko nadaljuje z modernizacijo pristanišč in prometne infrastrukture, predvsem pa z izboljšanjem kvalitete storitev (Pritchard, 2003, str. 65 in 66).

Predvsem glede modernizacije obstoječe cestne in železniške infrastrukture Slovenija in Italija že sodelujeta. V teku je priprava na izgradnjo nove proge Divača–Koper, katerih pripravo strokovnih podlag sofinancira EU preko sklada TEN-T, izgradnja pa je predvidena za sofinanciranje s strani Kohezijskega sklada v okviru OP ROPI. Poleg navedenega podpira Italija tudi modernizacijo ostalega omrežja, predvsem od Divače do Ljubljane z navezavo do pristanišča Koper. Navedene proge so del V. koridorja, ki povezuje Italijo preko Slovenije in Madžarske do vzhodne Evrope.

Sklicujoč se na Osimske sporazume so prvotno tako v Trstu kot Kopru zagovarjali za današnji čas nesprejemljivo specializacijo severnojadranskih pristanišč, s čimer naj bi se hkrati zagotovila sodelovanje in konkurenca. Tudi v današnjem času je povezovanje in

sodelovanje pristanišč na določeni ravni nesporna nuja, medtem ko se morajo enake pristaniške prekladalne dejavnosti soočati s trgov in tudi ostro konkurenco (Prijon, 2004). V povezavi z navedenimi so pristanišča severnega Jadrana že delno uokvirila sodelovanje v okviru NAPA, in sicer pri razvoju pristanišč, povezavah z zaledjem, vzpostavljanju novih linij, varovanju okolja ter napredku na področju informacijske tehnologije. Kot ugotavljata Garcia-Alonso & Martin-Bofarull (2007, str. 266) pri proučevanju vpliva naložb v pristanišča na učinkovitost in zmogljivost privabljanja prometnih tokov v Španiji uspeh pristanišč ne more in ne sme biti pogojen samo s tekmovanjem.

Po drugi strani pa internacionalizacija gospodarstva in posodobitev prometnega sektorja spodbuja konkurenco in hkrati zagotavlja ustrezno razmerje med kakovostjo in ceno storitev. Posledično pripelje konkurenca za izboljšanje učinkovitosti do večjih naložb v pristaniško infrastrukturo. Vendar kljub temu, da se zdi konkurenca velikokrat najboljša strategija za povečanje učinkovitosti, lahko vodi tudi do slabe alokacije sredstev in ustvarja presežne zmogljivosti pristanišča (Garcia-Alonso & Martin-Bofarull, 2007, str. 255).

Glede na izvedeno analizo konkurenčnosti in pripravljena modela razvoja pristanišč v primeru sodelovanja le-teh je mogoče skleniti, da se nivo konkurenčnosti povezanega sistema pristanišč na splošno poveča, vendar parcialno pristanišča ne pridobijo veliko ali v nekaterih primerih po posameznih kazalnikih celo izgubijo in je zato interes povezovanja zelo majhen. K slednjemu prispeva še politična drža posameznih držav, zato je zaradi nacionalnih interesov verjetnost sodelovanja še manjša.

5.3 Alternativne možnosti sodelovanja pristanišč

Zaradi hitrih sprememb na področju logistike in tehnologije kontejnerskih prevozov po morju in konkurenčne narave trga postajajo vedno bolj pomembni točni in ustrezni ukrepi za doseganje učinkovitosti pristanišč. Navedeno izboljšuje dostop držav na mednarodni trg in vodi neposredno k večjemu obsegu trgovine in višjemu dohodku. Na splošno pomeni to spodbujanje razvoja pristaniških storitev, novih zmogljivosti in njihovega korektnega izvajanja (Park & De, 2004, str. 54 in 66). Navsezadnje narekujejo lokacijske značilnosti pristanišča želeno količino kapitalskih izdatkov, ki vplivajo na učinkovitost delovanja in upravljanja celotnega pristaniškega sistema. Zato je predvsem pomembno kako je razporejen kapital in kako se ta uporablja za povečanje učinkovitosti pristanišča. Hkrati pa obstaja upravičen razlog, da je mobilnost blaga, storitev in dela v veliki meri odvisna od kakovosti in količine razpoložljivih zmogljivosti in ne neposredno in izključno od kapitala (Park & De, 2004, str. 55). V mnogih evropskih pristaniščih poteka tudi institucionalna reforma, ki pomeni večjo avtonomijo in neodvisnosti od centralne ali lokalne oblasti. Posledično je zaradi višje stopnje privatizacije pristaniških oblasti v ospredju predvsem trženje (Verhoeven, 2006, str. 13).

Za učinkovit pristaniški sistem je pomembno sodelovanje pri razvijanju in izvajanju novih informacijskih sistemov za nadzor pomorskega prometa, spremljanje in operativno upravljanje pristaniških dejavnosti, izmenjevanje informacij o varnosti, odpiranje novih linijskih povezav in ladijskih prevoznikov, usklajevanje politike pristanišč za zmanjšanje konkurenčnih dejavnosti in izognitev nevarnostim presežnih zmogljivosti ter skupni pristaniški projekti (The Select Committee of Experts on Transfrontier Co-operation, 1998, str. 10 in 12).

Ne glede na navedeno pa večina pristaniških oblasti poskuša reševati konkurenčne pritiske z uporabo ene od sledečih dveh strategij (Slack, 2001, str. 11):

- prvič, slediti zahtevam trga, saj so naložbe v ambiciozne projekte brez strateške osnove in stroge finančne ocene le zgolj špekulativni odgovor na pritiske konkurentov,
- drugič, se usmeriti k zahtevam strank, kar pomeni, ne glede na finančne, komercialne ali ekološke posledice postaviti v ospredje odjemalca.

Oba pristopa prispevata k podvajanju in presežnim zmogljivostim in nista niti ekonomsko niti okoljsko trajnostna. Ni namreč dokazov, da bodo pristanišča z »razmetavanjem« denarja ponovno pridobila nadzor nad svojo prihodnostjo.

Nasprotno je pomemben korak za večjo kontrolo na trgu razširitev funkcionalnosti pristanišč in povezav v intermodalne in logistične verige. To ne pomeni samo tesnega sodelovanja s tradicionalnimi oblikami, ampak tudi izboljšanje in razširitev učinkovitih storitev. Proaktivne pristaniške politike namreč izboljšujejo privlačnost pristanišča in dvigujejo verjetnost za vzpostavitev novih storitev. Na ta način se v strategijo razvoja pristanišča vključuje več zainteresiranih strani, vzpostavljanje novih partnerstev pa dviguje stopnjo učinkovitosti in dolgoročnega razvoja (Slack, 2001, str. 12). Eden od izzivov, s katerimi se soočajo pristanišča, je potreba po krepitvi gospodarske koristi. Zato veliko pristanišč že uporablja navedene strategije. Težava z navedenim konceptom je, da pristanišča po navadi delujejo v okviru različnih pristojnosti in režimov.

Za spodbujanje vstopa novih uporabnikov in zagotavljanje potrebnih naložb je potrebno oblikovati jasne, objektivne in nediskriminatorne pravne okvire. Jasno morajo biti poudarjene predvsem temeljne pravice splošnega interesa, brez omejevanja svobode opravljanja pristaniških storitev. Med pristanišči se morajo hkrati zagotavljati enaki konkurenčni pogoji, kar velja predvsem za pretovorne storitve. Nazadnje se mora spoštovati različnost na področju upravljanja in organizacijskih modelov v evropskih pristaniščih (Hlača, 2007, str. 223–225).

Kljub temu da so si evropska pristanišča različna v upravljanju, na splošno nimajo težav s vstopom na trg. Pri tem so pomembne predvsem logistične verige, ki s strategijo vertikalne

integracije tekmujejo v dobavni verigi. Učinkovitost le-teh zato v veliki meri temelji na kvaliteti opravljenih storitev na vstopnih pristaniščih in njihovem zaledju (Hlača, 2007, str. 228 in 229). Ne glede na navedeno pa je na območju severnoevropskih pristaniških sistemov že nekaj skupin pristanišč, ki občasno razpravljajo o vprašanih skupnega interesa (Slack, 2001, str. 13 in 14).

Regionalizacija, ki izhaja iz logističnih odločitev, predstavlja naslednjo fazo v razvoju pristaniških sistemov. Izzivi so povezani predvsem z zastoji, naraščajočimi stroški in omejenimi zmogljivosti. Z učinkovitejšim dostopom do zaledja pa se konkurenčnost pristanišča lahko poveča, kar pomeni, da lahko pristaniške oblasti z aktivnim sodelovanjem pri celinski distribuciji tovara, razvoju informacijskih sistemov in intermodalnosti igrajo pomembno vlogo. Neposredne in posredne oblike povezovanja z vozlišči in udeleženci na trgu predstavljajo verjetno najbolj pomembno vlogo, saj tako v smislu fizičnih naložb in vodstvenih sposobnosti presegajo meje lastnih zmogljivosti (Notteboom & Rodrigue, 2005, str. 310 in 311).

Razvoj strateških odnosov z drugimi prometnimi vozlišči je nadaljnji pomemben element povezovanja pristanišč. Glavna področja sodelovanja so upravljanje prometa s povezavami z zaledjem, varstvo okolja, marketing ter raziskave in razvoj. Optimalno usklajevanje in sodelovanje med pristanišči je v veliki meri odvisno od institucionalnega in pravnega statusa partnerjev. Včasih lahko na izboljšanje poslovanja vplivajo zelo preprosti usklajevalni ukrepi, kot racionalizacijo tokov in zmanjšanje števila praznih »metov«. Enako velja za ustvarjanje sistema zanke, ki s prevozi na kratke razdalje ustvarja precejšnje prihranke na stroških (Notteboom & Rodrigue, 2005, str. 307).

Po mnenju skupine, ki je v okviru mednarodne konference »*Ports and transport in the Enlarged Europe*« (Pitchard, 2003, str. 145 in 146) obravnavala sodelovanje med pristanišči, je potrebno za izboljšanje konkurenčnega položaja pristanišč severnega Jadrana okrepiti sodelovanje pristanišč in s tem zagotoviti višji nivo storitev. Za izboljšanje položaja vseh treh pristanišč je potrebno poiskati predvsem obliko sodelovanja, ki omogoča vsem razvoj na trgu.

Izhodišča, ki nakazujejo usmeritve v pravo smer, so bila leta 2001 predstavljena na »*Transport Exhibition*« v Münchnu, predlagala pa so (Pritchard, 2003, str. 146):

- izmenjavo informacij glede razvojnih načrtov in zakonodaje, povezane s predmetnim področjem,
- izmenjavo informacij glede novih pomorskih storitev in storitev prevoza na kratke razdalje,
- analizo možnosti ustvarjanja novih »*feeder*« storitev med pristanišči,
- ustanovitev oblike sodelovanja med raziskovalnimi centri vseh treh držav.

Dobra praksa izhaja predvsem iz danskih pristanišč. Slednja so v primerjavi z ostalimi cenejša, učinkovitejša in predvsem usmerjena v nova znanja (Friedrichsen, 1999, str. 160 in 161). Povečevanje učinkovitosti pri slednjem izhaja predvsem iz uporabnosti strukturnih prednosti pristanišč. Enako velja za doseganje finančnih in tehničnih ekonomij obsega, moderne pretovorne opreme, lojalnih uporabnikov in vlagateljev, sodelovanja, dialoga in koordinacije aktivnosti. Manj primerov dobre prakse nakazuje na doseganje ekonomij obsega preko uspešne specializacije pristanišča. Pristanišča dobre prakse nakazujejo tudi na pomen primarnih aktivnosti, t.j. vloge prevoza in terminala ter k temu usmerjajo investicijske odločitve. Enako velja za lastno zavedanje o pomenu storitev in organiziranosti ter v okviru tega obstoječih problemov in slabosti. S tem se povečuje zavest in pogum za proaktivno obnašanje in pozitiven pogled na prihodnost. Navedeno spodbuja konkurenca med dejavnostmi v pristanišču oziroma med pristanišči (Friedrichsen, 1999, str. 166).

5.4 Uspešnost povezovanja severnojadranskih pristanišč

Pristanišča lahko na izboljšanje položaja na trgu in s tem na učinkovitost in konkurenčnost vplivajo samoiniciativno in delno samostojno. Glede na raziskavo Friedrichsena (1999, str. 167 in 168) so priporočila za povečanje uspešnosti pristanišč nadaljnja liberalizacija pristaniške zakonodaje na politični ravni, možnost strateških alians, delna ali popolna privatizacija pristanišč, odmik od administrativne orientiranosti in usmeritev pozornosti na storitvene in tržno usmerjene strategije, dvig obsega in nivoja sodelovanja z uporabniki oziroma njihovimi pobudami ter zavedanje pomembnosti pogodbenih obveznosti in njihovega sprotnega udejanjanja.

Iz navedenega izhaja, da bo potrebnih v naslednjih tridesetih letih veliko političnih ukrepov in instrumentov za zagon zelenega trajnostnega razvoja prometa. Ukrepi iz Bele knjige so le prva faza dolgoročne strategije. Vendar Evropa ne bo dosegla zahtev skupne prometne politike, v kolikor ne bo (European Commission, 2001b, str. 102 in 103):

- uspela predhodno urediti ustreznega financiranja infrastrukture, potrebne za odpravo ozkih grl in za povezavo obrobni regij,
- politične volje za razrešitev vprašanja regulirane konkurence,
- uskladitve mednarodnih obveznosti za zmanjšanje emisij CO₂,
- zadovoljevanja potreb uporabnikov v zameno za visoke stroške mobilnosti.

V navedenem okviru je ključna vloga pristanišč predvsem v intermodalnih povezavah (Guy & Urli, 2006, str. 182). Skladno z navedenim je cilj pristanišč severnega Jadrana opredeliti skupne razvojne strategije za izboljšanje konkurenčnosti in razviti povezave med glavnimi regionalnimi pristanišči vseevropskega prometnega omrežja. Glavne aktivnosti so spodbujanje dialoga in sodelovanja za opredelitev skupne politike, kar vključuje

načrtovanje prometnega omrežja, naložbe v infrastrukturo in prostorski razvoj, ugotavljanje in določanje ukrepov za izboljšanje pristaniške konkurenčnosti, sodelovanje na področju čezmejnih medregionalnih in političnih vprašanj za učinkovit in konkurenčen severnojadranski pristaniški sistem (PORTUS – Perspectives On Inter-Regional Transport Unitary System, 2009).

V začetku marca 2010 je bilo s strani pristanišč Ravena, Benetke, Trst in Koper ustanovljeno NAPA. S tem so se pristanišča formalno zavezala k sodelovanju pri promociji in razvoju severnojadranske prometne poti, ki naj bi v prihodnosti postala evropska logistična platforma za blagovne tokove iz Daljnega vzhoda, namenjene v srednjo in vzhodno Evropo. Predsednik pristaniške uprave Trst je dejal, da je oblikovanje NAPA pomemben korak h kreptvi sinergije med pristanišči in hkrati spodbujanju konkurence na način, ki prispeva k razvoju vseh vključenih pristanišč. Zato je želja, da se združenju kmalu pridruži še Reka, ki je bila k sodelovanju povabljena 21. aprila 2010 (North Adriatic Ports Association now kicks off, 2010; North Adriatic Ports Association. A NEW GATEWAY TO EUROPE, 2010).

Severnojadranska pristanišča so se tudi uradno pred EU obvezala, da bodo sodelovala na področjih kopenskega prevoza in povezav z zaledjem, marketinga in promocije, prevozov na kratke razdalje, kakovosti in učinkovitosti pristaniških dejavnosti, varnosti, zaščite in varstva okolja, sistemu informacijske in komunikacijske tehnologije ter potniškega sektorja. V skladu s smernicami EU, ki promovirajo realizacijo »hub« pristaniškega sistema, se nadaljuje s cilji močnejšega in odločnejšega nastopa na mednarodnih tržiščih k uveljavitvi severnega Jadrana kot evropske logistične platforme (North Adriatic Ports Association. A NEW GATEWAY TO EUROPE, 2010).

Glede na navedeno je mogoče v uvodu zastavljeno raziskovalno hipotezo potrditi. Kljub večji konkurenčnosti na podlagi skupnega sistema obravnavanih treh severnojadranskih pristanišč je namreč interes formalnega in dolgoročno zavezujočega povezovanja zelo majhen. K slednjemu prispeva predvsem politična drža posameznih držav.

Navedeno pomeni, da je v prihodnosti bolj verjeten samostojen razvoj posameznih pristanišč s poskusi sodelovanja na precej neformalni ravni. Na slednje nakazuje tudi obstoječe združenje NAPA in čezmejno sodelovanje pri razvoju prometne infrastrukture.

Kljub temu torej, da bi bilo sodelovanje med pristanišči severnega Jadrana na dolgi rok veliko perspektivnejše za celotno severnojadransko regijo, to v tem trenutku še ni uresničljivo in je tudi v prihodnosti manj verjetno.

SKLEP

Magistrsko delo predstavlja celovit pregled nad delovanjem obstoječega sistema treh pomembnih pristanišč v severnem delu Jadranskega morja, t.j. Kopra, Trsta in Reke, v širšem kontekstu delovanja evropskih in nekaterih drugih pristaniških sistemov na svetu.

V skladu s strukturo magistrskega dela in postavljenimi cilji je v uvodnem delu opisan sistem delovanja pristanišč Severne Amerike, Azije in razvoj pomorskega prometa v Evropi. V povezavi s slednjim je v kontekstu prometnih tokov do evropskih pristanišč poudarjen pomen strateške lege pristanišč severnega Jadrana.

Zaradi vedno višje stopnje svetovne globalizacije je bil z opisom potencialnega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč, analiziranimi prednostmi in slabostmi medsebojnega povezovanja teh pristanišč ter opisanimi alternativnimi možnostmi za specializacijo prek medsebojnega povezovanja dosežen izviren namen magistrskega dela.

S podrobnim opisom prometne lege Slovenije in sosednjih držav ter razvitosti njihove prometne infrastrukture, pomorskega prometa in gospodarskim potencialom integracije pomorskega, železniškega in cestnega prometa v skupno prometno-logistično storitev je bila dopolnjena podlaga za pripravo analize konkurenčnosti in modela specializacije severnojadranskih pristanišč.

Glede na izvedeno analizo je mogoče zaključiti, da kljub povečani splošni konkurenčnosti povezanega sistema pristanišč parcialno pristanišča ne pridobijo veliko ali po posameznih kazalnikih sodeč celo izgubijo, zato je interes povezovanja zelo majhen. K slednjemu prispeva še politična drža posameznih držav, zato je v prihodnosti bolj verjeten samostojen razvoj posameznih severnojadranskih pristanišč in njihova medsebojna konkurenca.

Na podlagi postavljenih ciljev magistrskega dela lahko sklepamo, da:

- pristanišča delujejo na svetovnem trgu zelo nehomogeno in kljub veliki soodvisnosti medsebojno konkurirajo,
- je konkurenčnost vedno bolj odvisna od uspešnega in stroškovno učinkovitega pristaniškega sistema,
- je konkurenca pristanišč v veliki meri pogojena z njihovim geografskim položajem,
- postajajo vedno bolj pomembna pristanišča, ki imajo ugoden geografski položaj za sprejemanje ladij z ogromnim volumnom, saj je poslovanje s temi v velikem razmahu,
- imajo v Evropi ugoden geografski položaj predvsem sredozemska pristanišča, ki vse bolj odžirajo promet severnoevropskim,
- so pristanišča v Jadranskem morju predvsem zaradi zamaknjenosti v celino manj ustrezna za rokovanje z največjimi svetovnimi ladijskimi prevozniki in zato

ustreznejša za oskrbovanje srednje- in vzhodnoevropskih držav preko »feeder« sistema,

- favorizirajo prevozniki pristanišča, ki imajo učinkovite in primerne kopenske povezave z zaledjem ter so fleksibilna in hitra, hkrati pa niso preveč nasičena,
- postajajo vedno bolj pomemben transportni medij železnice, čeprav še zmeraj prevladuje cestni promet,
- predstavlja glavni razlog za prevlado cestnega prevoza časovna komponenta, čeprav bodo kmalu postali oportunitetni stroški preveliki za enostransko upoštevanje časa kot zadostnega razloga,
- spodbuja globalizacija učinkovite oblike prevoza z majhno porabo energije in čim manjšimi negativnimi vplivi na okolje, kjer ima pomorski promet tako na dolge kot kratke razdalje velike primerjalne prednosti,
- si delijo pristanišča severnega Jadrana isti profil univerzalnih pristanišč s specializiranimi terminali,
- je v prihodnje v medsebojnem odnosu mogoč bodisi naporen konkurenčni boj ali sporazum o delitvi dela in specializacije, kar bi postopoma privedlo do enotnega pristaniškega sistema,
- bi pomenila parcialna specializacija treh severnojadranskih pristanišč pozitiven razvoj za trenutno najmanj razvito pristanišče, t.j. Reko,
- bi omogočila specializacija pristanišč, vključno s kontejnerji, še hitrejši razvoj za koprsko pristanišče in predvsem poslabšala položaj pristanišču Trst,
- ostajajo tri pomembna pristanišča severovzhodnega Jadrana, ne glede na njihov položaj, medsebojni konkurenti,
- lahko pristanišča samoiniciativno in samostojno izboljšajo položaj na trgu in s tem vplivajo na lastno učinkovitost in konkurenčnost,
- lahko pristaniške oblasti z aktivnim sodelovanjem pri distribuciji tovora, razvoju informacijskih sistemov in intermodalnosti izboljšajo skupni položaj na trgu.

Skladno z navedenim je mogoče potrditi postavljeno hipotezo, da bi se gospodarski potencial pristanišč severnega Jadrana glede na severnoevropska pristanišča povečal z njihovim sodelovanjem in/ali specializacijo, vendar je verjetnost tovrstnega sodelovanja zaradi specifičnih nacionalnih ali parcialnih interesov posameznih pristanišč v prihodnosti manj verjetna.

Ne glede na to, da bi bilo sodelovanje med pristanišči severnega Jadrana na dolgi rok veliko perspektivnejše za celotno severnojadransko regijo, to v tem trenutku še ni uresničljivo in tudi v prihodnosti manj verjetno. Bolj verjeten je samostojen razvoj pristanišč s poskusi sodelovanja na precej neformalni ravni.

LITERATURA IN VIRI

1. Actia Forum. (2006). *Traffic Flows between the Baltic Ports and other major European Ports, with focus on the UK Ports within Port-Net in preparation for Motorways of the Seas*. Hamburg: Hamburg Port Authority.
2. *Adriatic ports – The Adriatic gateway to Europe*. Najdeno 9. marca 2010 na spletnem naslovu <http://www.mmtpr.hr/UserDocsImages/IPC%20brosura%20engl.pdf>
1. Aifadopoulou, G. (2004). *Motorways of the Sea as Part of the revised TEN-T*. Vienna: International conference on TEN-T.
2. *American Association of Port Authorities*. Najdeno 26. maja 2008 na spletnem naslovu <http://www.aapa-ports.org/>
3. Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning. (2006). *Metropolitan Networking in CenSE backed by North-South Rail Corridors. Final Report of the Pilot Projects*. Vienna: Planners Network for Central and South East Europe.
4. *Autorita Portuale di Trieste*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.porto.trieste.it>
5. Babič, M. (2003). Živčevje logističnih storitev. *Management in e-izzivi: zbornik 3. strokovnega posveta Visoke šole za management v Kopru* (str. 147–152). Koper: Fakulteta za management.
6. Babič, M., Markovčić Kostelac, M., Košćević Čuvalo, K., Perko N., Ercegovac, B., Čičovački, L., & Halužan, M. (2005). *Pretpristupna pomorska strategija Republike Hrvatske*. Zagreb: Ministrstvo mora, turizma, prometa i razvitka Republike Hrvatske.
7. Baird, J. A. (2004). Investigating the Feasibility of Fast Sea Transport Services. *Maritime Economics & Logistics*, 6(3), 252–269.
8. Benedik, J. (2008). *The major Northern Adriatic Ports as a new gateway to Central Europe* (diploma thesis). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
9. Beria, P., Brambilla, M., & Erba, S. (2009, 16. marec). The Italian expenditure in transport infrastructure: a survey. *Munich Personal RePEc Archive (MPRA) Paper No. 14105*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/14105/>
10. Beria, P., & Ponti, M. (2009, 16. marec). The role of regulation in financing transport infrastructures in Italy. *Munich Personal RePEc Archive (MPRA) Paper No. 14108*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/14108/>
11. Beškovnik, B. (2005, 19. september). Kopru se odpirajo velike priložnosti, če se bo posodobil. *Finance*. Najdeno 27. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/131384>
12. Beškovnik, B. (2006a). Importance of short sea shipping and sea motorways in the European and Slovenian transport policy. *Pomorstvo*, 20(1), 23–35.

13. Beškovnik, B. (2006b). Spremembe pri organizaciji dobave blaga v nabavni logistiki. *Organizacija: revija za management, informatiko in kadre*, 39(7), 446–451.
14. *Bilateral relations: China*. Najdeno 16. maja 2011 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/countries/china/>
15. Bregar, L., Ograjenšek, I., & Bavdaž, M. (2005). *Metode raziskovalnega dela: Izbrane teme*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
16. Bricelj, M., & Orhini, T. (2004). Adriatic–ionian initiative. Sustainable Development of the Adriatic and Ionian Seas region – environmental aspects. *United Nations Environment Programme*. Najdeno 2. novembra 2007 na spletnem naslovu <http://www.unep.org/gc/gccss-viii/Sloveniaodstotkov20IWRM.pdf>
17. Bukša, J., & Kos, S. (2005). Analysis of the structure of transported containers in the Adriatic feeder service with a retrospect on the proportion and effect of empty containers on the service. *Pomorstvo*, 19, 89–99.
18. Cappato, A., & Capocaccia, F. (2006, 2.–3. avgust). *Motorways of the sea: a new infrastructure for Mediterranean countries*. Alberta: First International Conference on Funding Transportation Infrastructure.
19. Casarella, C. (2006, 22. november). CEI participation in Adriatic-Baltic landbridge and faster projects. Focus on Transport and Sustainable Development. Tirana: SUMMIT ECONOMIC FORUM.
20. Cazzaniga Francesetti, D. (2003, 4. avgust). The lack of IT and infrastructures affects both the intermodality and the competitiveness of the Mediterranean ports. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 9. marca 2010 na spletnem naslovu <http://ssrn.com/abstract=416720> or doi:10.2139/ssrn.416720
21. Clark, X., Dollar, D., & Micco, A. (2002). *Maritime Transport Costs and Port Efficiency*. Washington: World Bank.
22. Černe, A. (2005). Strokovne analize v prostorskem planiranju. V *Dela 23. Geografski pogledi na regionalni razvoj. Razprave* (str. 115–166). Ljubljana: Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.
23. Čirkovič, E. (2006). *Organizacijska in ekonomska učinkovitost virtualne pomorske avtoceste na Jadranu* (diplomska naloga). Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
24. De Borger, B., Proost, S., & Van Dender, K. (2007, februar). Private Port Pricing and Public Investment in Port and Hinterland Capacity. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 15. aprila 2009 na spletnem naslovu <http://ssrn.com/abstract=1024691>
25. De Langen, P. (2004). Governance in Seaport Clusters. *Maritime Economics & Logistics*, 6(2), 141–156.
26. Dowd, J. T. (1992). *Port pricing: A process*. Washington: Washington Sea Grant.

27. Dowd, J. T., & Fleming, K. D. (1994). Port pricing. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 21(1), 29–35.
28. Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. (2010). *Letno poročilo Družbe za avtoceste v Republiki Sloveniji za leto 2009*. Ljubljana: Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji.
29. Dundović, Č., & Hess, S. (2005). Competitiveness of the north adriatic ports in various cargo flows on selected transport route. *Promet Traffic & Transportation*, 17(1), 205–216.
30. Economic and social commission for Asia and Pacific. (2005). *Regional shipping and port development strategies (Container Traffic Forecast)*. New York: United Nations.
31. EUROCHAMBERS. (2007). *EU Ports Policy. Consultation 2006–2007. EUROCHAMBERS' views*. EUROCHAMBERS Position Paper 2007. Brussel: EUROCHAMBERS.
32. European Commission. (2001a). *Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport. Proposal for a Directive of the European parliament and of the Council on Market Access to Port Services*. Brussels: European Commission.
33. European Commission. (2001b). *White paper. European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
34. European Commission. (2002). *Seaports: gateways to sea transport growth*. Brussels: European Commission.
35. European Commission. (2006a). *European freight transport. Modern logistics solutions for competitiveness and sustainability*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
36. European Commission. (2006b). *Marine-related Research and the future European Maritime Policy*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
37. European Commission. (2006c). *Maritime transport policy. Improving the competitiveness, safety and security of European shipping*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
38. European Commission. (2006d). *Motorways of the sea. Modernising European short sea shipping links*. Brussels: European Commission.
39. European Commission. (2007a, 18. oktober). *The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe*. Communication from the Commission. Brussels: European Commission.
40. European Commission. (2007b). *Port policy consultation 2006–2007*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

41. European Commission & Trans-European Transport Network Executive Agency. (2010). *Implementation of the Priority Projects. Progress Report 2010*. Brussels: European Commission and Trans-European Transport Network Executive Agency.
42. European Community Shipowners' Associations. (2007). *ECSA Annual Report 2006–2007*. Brussels: European Community Shipowners' Associations.
43. European research and consultancy company and Trademco. (2005). *Complementary Economic Evaluation study on the Commission proposal for a Directive on market access to port services. Final Report for the European Commission*. Rotterdam and Athens: European research and consultancy company and Trademco.
44. European research and consultancy company. (2006). *Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007–2013. No. 2005.CE.16.0.AT.014. Country Report Slovenia. Final*. Rotterdam: European research and consultancy company Nederland BV.
45. European Sea Port Organisation. (2007). *ESPO Annual Report 2006–2007*. Brussels: European Sea Port Organisation.
46. *Eurostat Statistics*. Najdeno 16. aprila 2011 na spletnem naslovu http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database
47. Evropski ekonomsko-socialni odbor. (2004, 16. december). *Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o dostopnosti Evrope po morju v prihodnje: razvoj dogodkov in kako jih predvideti (2005/C 157/25)*. Bruselj: Uradni list Evropske unije.
48. Fageda, X. (2000, 29. avgust–1. september). Load centres in the Mediterranean port renege. Port hubs and ports gateway. *European Regional Science Association conference papars*. Barcelona: 40th Congress of the European regional science association.
49. Favaretto, T., & Jakomin, L. (2000, 27. oktober). Problems and imbalances of the North Adriatic Area in the framework of European integration. V *Proceedings of the International Seminar INFRASTRUCTURES AND PORTS PROBLEMS OF THE NORTH ADRIATIC AREA IN THE FRAMEWORK OF THE EU'S EASTERN ENLARGEMENT*. Trieste: Chamber of Commerce of Trieste, The Institute of the European Studies & The Institute for Studies and Documentation of the European Union and Eastern Europe.
50. Federal maritime commission. (2008, 31. marec). *46th Annual Report for fiscal year 2007*. Washington: Federal maritime commission.
51. Ferrari, C., Parola, F., & Morchio, E. (2006). Southern European Ports and the Spatial Distribution of EDCs. *Maritime Economics & Logistics*, 8(1), 60–81.
52. *Finančni instrument ISPA*. Najdeno 16. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2000_2006/financni_instrument_ispa/

53. *Finančni instrument Kohezijski sklad*. Najdeno 15. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/sektor_za_financne_dejavnosti_in_spremljanje_investicij/financni_instrument_kohezijski_sklad/
54. *Finančni instrument PHARE 2000–2006*. Najdeno 16. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programs_ko_obdobje_2000_2006/financni_instrument_phare_2000_2006/
55. Foschi, D. A. (2004). The coast port industry in the U.S.A.: a key factor in the process of economic growth. Discussion Papers n. 46. *E-papers del Dipartimento di Scienze Economiche–Università di Pisa*. Pisa: Dipartimento di scienze economiche.
56. Foschi, D. A., & Cazzaniga Francesetti, D. (2001, 3. julij). The Impact of 'Hub and Spokes' Port Networks on Transport Systems. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 19. novembra 2009 na spletnem naslovu <http://ssrn.com/abstract=275156> or doi:10.2139/ssrn.275156
57. Foschi, D. A., & Cazzaniga Francesetti, D. (2002, november). Mediterranean versus Northern Range Ports. Why do Italian containers still prefer routing via Northern Range Ports? Advice for a new policy. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 19. novembra 2009 na spletnem naslovu http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=385142
58. Friedrichsen, C. (1999). Benchmarking of Ports Possibilities for Increased Efficiency of Ports. V *Transport benchmarking. Methodologies, Applications & Data needs. Proceedings of the Paris Conference* (str. 159–169). Paris: OECD Publications.
59. Garcia-Alonso, L., & Martin-Bofarull, M. (2007). Impact of Port Investment on Efficiency and Capacity to Attract Traffic in Spain: Bilbao versus Valencia. *Maritime Economics & Logistics*, 9, 254–267.
60. Gašperlin, A. (2007, 13. oktober). Trst in Reka skupaj za sodobno infrastrukturo. *Primorski dnevnik*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu http://www.primorski.it/archivio/13_10_2007/GOSPO/GOS01.html
61. Glavan, Ž. (2002, 14. november). Port of Rijeka Authority role, activities and development plan. *5th CEI Summit Economic Forum »Investing in European Cooperation«*. Skopje: CEI Summit Economic Forum.
62. Gosar A. (2005, 23. marec). Geo-strateška opredelitev severnojadranskega prostora. *Izbor izhodišč za razpravo*. Koper: Univerza na primorskem.
63. Guy, E., & Urli, B. (2006). Port Selection and Multicriteria Analysis: An Application to the Montreal-New York Alternative. *Maritime Economics & Logistics*, 8(2), 169–186.
64. Hellenic Institute of Transport. (2003). Efficient Integration of Cargo Transport Modes & Nodes in Cadises area. *Imonode newsletter*, 1, 1–4.

65. *High-speed rail: international comparisons – Appendix D: Italy*. Najdeno 21. junija 2010 na spletnem naslovu <http://cfit.independent.gov.uk/pubs/2004/hsr/research/ad.htm>
66. *Hinterland headaches in North Europe*. Najdeno 17. novembra 2009 na spletnem naslovu http://www.portstrategy.com/archive101/2006/november/the_economist_opinion/hinterland_headaches_in_north_europe
67. Hlača, B. (2007). Politika evropske unije i morske luke. *Pomorstvo*, 21(1), 221–232.
68. ICF Consulting. (2005). *Economic Assistance Study on Liner Shipping. Revised Final Report*. Fairfax: ICF Consulting.
69. Ilić, M., & Orešić, D. (2004). Pan-European Transport Corridors and Transport System of Croatia. *Hrvatski geografski glasnik*, 66(2), 5–22.
70. *Improving Rijeka Port in Croatia*. Najdeno 25. maja 2008 na spletnem naslovu <http://go.worldbank.org/KBCMYGY6N0>
71. *Infrastructure and Transport in Hungary*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.itdh.com/engine.aspx?page=itdh_infrastructure#
72. Integration in the intermodal goods transport of non EU states: Rail, inland/coastal waterway modes. (2007). *Report WP 2: Analysis of supply and demand–actual capacity and service offers in rail and waterway networks and logistic nodes): Analysis of supply and demand–intermodal railway system. Report WP 2.1: Analysis of supply and demand – intermodal railway sistem*. Brussels & Dresden: European Commission & INTERREG III B CADSES.
73. Ircha, C. M. (2001). North American port reform: The Canadian and American experience. *International Journal of Maritime Economics*, 3(2), 198–220.
74. *Italy. Where emphasis on life cycle costing is growing for roads and more private sector funds are going in to pavement construction*. Najdeno 21. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.nynas.co.uk/templates/Page____8893.aspx?epslanguage=EN
75. Ivanjko, Š. (2004). *Elaborat o odprtih pravno-ekonomskih vprašanjih Luke Koper d.d.* Maribor: Inštitut za gospodarsko pravo.
76. Jelerčič J. (2007). *Posebnosti vrednotenja Luke Koper* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
77. Jerger, T. (2007, 22. maj). *Adriatic-Baltic Landbridge: Analysis of Logistics Scenarios*. Vienna: Spatial Development Forum »Planning Infrastructure for Regional Development«.
78. Jones, W. P. (2005, 10. november). Maritime Transport Costs and Port Efficiency: A Historical Perspective. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 15. aprila 2009 na spletnem naslovu http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=898468
79. Karamtisos, F. (2006). Zaključki Ministrske konference o pomorskih avtocestah. *Govor na ministrski konferenci o pomorskih avtocestah*. Najdeno 15. septembra

- 2009 na spletnem naslovu http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/page/uploads/govor_karamitsosa06.pdf
80. Karlič Mujo H. (2009). Kontejnerski promet na Sredozemlju s posebnim osvrtnom na Severnojadranske luke. *Naše more*, 56(1–2), 16–25.
 81. Källström, L., Gustafsson, I., Poersch, R., & Fischer, D. (2006). Introducing freightwise – a management framework for intelligent intermodal transport. *FREIGHTWISE – Management Framework for Intelligent Intermodal Transport*. Najdeno 15. aprila 2009 na spletnem naslovu http://www.freightwise.info/cms/Content/download/freightwise-its_oct_2006.doc
 82. Kenda, A. (2001, 1. junij). Reško pristanišče v dogovoru z Italijani. *Finance*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/6402>
 83. Kocijan, A. (2009). *Croatia: Economic news in brief*. Zagreb: Economic Section Embassy of the Kingdom of the Netherlands.
 84. Komadina, P., Čišić, D., & Hlača, B. (2006). Globalization in maritime transport industry. *Naše more*, 53(5–6), 183–189.
 85. Komadina, P., Rudan, I., & Francic, V. (2006, 21.–22. september). A proposal for vessel traffic systems in the traffic lane leading to the port of Rijeka. *Bibliographic record No. 281197*. Najdeno 2. februarja 2011 na spletnem naslovu <http://bib.irb.hr/prikazi-rad?&lang=EN&rad=281197>
 86. Komisija Evropskih skupnosti. (2004, 2. julij). *Sporočilo Komisije Svetu, evropskemu parlamentu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o pomorskem prevozu na kratkih razdaljah*. Bruselj: Komisija Evropskih skupnosti.
 87. Komisija Evropskih skupnosti. (2007a, 10. oktober). *Celostna pomorska politika za Evropsko unijo*. Sporočilo Komisije Evropskemu Parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. Bruselj: Komisija Evropskih skupnosti.
 88. Komisija Evropskih skupnosti. (2007b, 18. oktober). *Sporočilo o politiki evropskih pristanišč*. Sporočilo Komisije. Bruselj: Komisija Evropskih skupnosti.
 89. Korelič, B., & Roškar, E. (2002, 24.–26. oktober). Benefits of the Sea Port for the Republic of Slovenia. V P. Jenček & M. Štrubelj (ur.), *ICTS 2002 – Zbornik referatov 6. Mednarodnega znanstveno-strokovnega posvetovanja o prometni znanosti* (str. 11–17). Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož.
 90. Kos, D. (2003). *Transformacija Luke Koper v sodobni logistični center* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
 91. Kranjec, S. (2001, 30. april). Prometno lego slabo izkoriščamo. *Finance*. Najdeno 15. oktobra na spletnem naslovu <http://www.finance.si/5039>
 92. Kwieciński, J., & Olkowska, B. (2006, 26.–27. oktober). Central European Transport Corridor – establishment of a regional cooperation network in Europe. *14th Ministerial Conference of European Conference of Ministers Responsible for Spatial/Regional Planning CEMAT »Networks for sustainable spatial development*

- of the European continent: Bridges over Europe*«. Lisbon: Ministry of regional development.
93. Lakshmanan, T. R., Subramanian, U., Anderson, P. W., & Leautier, A. F. (2001). *Integration of Transport and Trade Facilitation Selected Regional Case Studies*. Washington: The International Bank for Reconstruction and Development.
 94. Laxe, F. G. (2005). *A port competitiveness indicator through the Multicriteria decision method Promethee. A practical implementation to the Spanish port system*. Madrid: Spanish Ministry of Public Works.
 95. Lee, S. W., & Kim, C. H. (2007). Performance Evaluation of Asian Port Distriparks Using Factor Analysis. *Ocean Policy Research*, 21(1), 52–82.
 96. Luka Koper, d.d. (2010). *Letno poročilo 2009 Skupine Luka Koper in Luke Koper, d.d.* Koper: Luka Koper, d.d..
 97. Luka Koper, d.d. (2011). *Letna poslovna poročila Luke Koper, d.d.* Najdeno 11. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.luka-kp.si/slo/za-vlagatelje/poslovna-porocila>
 98. Luka Rijeka, d.d. (2010). *Konsolidirano finančno izveščje 2009*. Rijeka: Luka Rijeka, d.d.
 99. Luka Rijeka, d.d. (2011). *Konsolidirana finančna izveščja o stanju društva Luka Rijeka, d.d.* Najdeno 11. marca 2011 na spletnem naslovu http://www.lukarijeka.hr/hr/investitori/izvjesca_i_obavijesti/financijska_izvjesca/default.aspx
 100. *Luka Rijeka*. Najdeno 26. novembra 2010 na spletnem naslovu http://www.lukarijeka.hr/hr/o_nama/misija_vizija_strategija/default.aspx
 101. Luo, M., & Grigalunas, T. A. (2003). A Spatial-Economic Multimodal Transportation Simulation Model For US Coastal Container Ports. *Maritime Economics & Logistics*, 5(2), 158–178.
 102. Lüttmerding, A. (2009). Improving the South North interconnectivity and cohesion in Central Europe. V *Proceedings of the 6th International Scientific Conference TRANSBALTICA 2009* (str. 134–140). Vilnius: Vilnius Gediminas Technical University.
 103. Malnič, D. (1994). *Mednarodni severnojadranski pristaniški sistem z vidika uveljavljanja geostrateške lege Slovenije*. Maribor: Evropski center za etnične, regionalne in sociološke študije.
 104. Medeot, M. (2004). *Organizacija in tehnologija cestnega prometa. Izbrana poglavja za transportnologistično šolo*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
 105. Mencinger, J., Bučar, B., Tajnikar, M., & Pavlič Damijan, J. (2007, 15. september). Luka Koper – nemška, italijanska ali sama svoja?: premislek o nosilnih gospodarskih stebrih. *Delo*, str. 8–10.
 106. Mezak V., Perić A., & Jugović A. (2006). The long-term port development strategy planning elements. *Pomorstvo*, 20(2), 9–22.

107. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2008). TRIESTE. V *RELAZIONE SULL'ATTIVITA' DELLE AUTORITA' PORTUALI ANNO 2008* (str. 349–369). Roma: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
108. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2011). *Relazione sull'attività delle Autorità Portuali*. Najdeno 11. marca 2011 na spletnem naslovu http://www.mit.gov.it/mit/site.php?&p=cm&o=vc&id_cat=35&lm=3&p_pag=1
109. Ministrstvo za finance Republike Slovenije. (2011). *Ministrstvo za finance Republike Slovenije*. Najdeno 19. marca 2011 na spletnem naslovu http://www.mf.gov.si/fileadmin/mf.gov.si/pageuploads/Prora%C4%8Dun/Zaklju%C4%8Dni_ra%C4%8Dun/2009_1/ZR2009_III_2_24.pdf
110. Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije. (2004). *Strategija prostorskega razvoja Slovenije*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije.
111. Ministrstvo za promet Republike Slovenije. (2007). *Poročilo medresorske delovne skupine za vodenje enoletnega posvetovalnega obdobja z zainteresiranimi skupinami v Republiki Sloveniji in pripravo predloga uradnega stališča Republike Slovenije do Zelene knjige o evropski pomorski politiki in Zelena knjiga: Proti bodoči pomorski politiki EU: Evropska vizija za oceane in morja Končni odziv Republike Slovenije*. Ljubljana: Ministrstvo za promet Republike Slovenije.
112. Moonen, H., Van de Rakt, B., Miller, I., Van Nunen, J., & Van Hilleghersber, J. (2005, 6. julij). Agent Technology supports Inter-Organizational Planning in the Port. *Social Sciences Research Network Electronic Library*. Najdeno 15. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://ssrn.com/abstract=800214>
113. National Chamber Foundations. (2003). *Trade and transportations. A Study of North American Port and Intermodal Systems*. Washington: U.S. Chamber of Commerce.
114. *North Adriatic Ports Association now kicks off*. Najdeno 14. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.greenmed.eu/news-471.html>
115. *North Adriatic Ports Association. A NEW GATEWAY TO EUROPE*. Najdeno 10. aprila 2011 na spletnem naslovu http://www.antonioancian.eu/public/allegati/napa_28_aprile_2010/programme%2028th%20of%20April_NAPA%2021_04.pdf
116. *North Adriatic Ports Association. Your Port in the heart of Europe*. Najdeno 14. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.portsofnapa.com>
117. Notteboom, T. (2005). Is more port competition needed? *Conference 'The second EU Ports Package: the good or the last try?'* Antwerp: Institute of Transport and Maritime Management Antwerp.
118. Notteboom, T. (2008). The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains. *European Challenges*. V OECD & ITF (ur.), *'Port Competition and Hinterland Connections', Round Table no. 143* (str.

- 25–75). Paris: Organisation of economic cooperation and development - International Transport Forum.
119. Notteboom, T. (2009). *Economic analysis of the European seaport system. Report serving as input for the discussion on the TEN-T policy*. Antwerp: Institute of transport and maritime management.
120. Notteboom, T., & Rodrigue, J. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313.
121. Notteboom, T., & Winkelmans, W. (2004). *Factual report on the European port sector*. Brussel: European sea ports organisation.
122. *O avtocestah v RS*. Najdeno 15. marca 2011 na spletnem naslovu http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah_21.aspx
123. *Obseg ladijskega prometa*. Najdeno 16. decembra 2010 na spletnem naslovu http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_tf_qm&lang=en in http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_tf_qm05&lang=en
124. Odbor visokih uradnikov. (2000). Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine. *Evropska konferenca ministrov odgovornih za regionalno planiranje (CEMAT) Hannover, 7.–8. septembra, 2000*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije.
125. Oplotnik, Ž. (2007, 18. januar). Razvoj in financiranje prometne infrastrukture v RS (poudarek na železniški in (avto)cestni infrastrukturi). *3. seja Strateškega sveta za gospodarski razvoj*. Najdeno 10. marca 2011 na spletnem naslovu http://www.vlada.si/si/teme_in_projekti/arhiv/strateski_svet_za_gospodarski_razvoj_november_2007_do_julija_2008/
126. Orel, L. (2007). *Razvojna analiza podjetja Luka Koper* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
127. Pallis, A. A., & Tsotsis, S. G. P. (2006). Themes of the European Port Policy: Ongoing and Forthcoming Initiatives. *EuroAsia 2006 International Conference*. Chios: 2nd International Conference on EU–East and South Asia Trade, Investment, Logistics and E-Business.
128. Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2010). Enhancing Port Competitiveness via Cooperation and Coordination. *Indian Ports and Infrastructure Review Magazine*, 2(3), 19–20.
129. Pålsson, C., & Bengtsson, N. (2008). *Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008–2018. FINAL REPORT*. Västra Frölunda: Lloyd's Register – Fairplay.
130. Park, R., & De P. (2004). An Alternative Approach to Efficiency Measurement of Seaports. *Maritime Economics & Logistics*, 6(1), 53–69.
131. Pasutto, E. (2007). Možnosti pristanišč ob vzhodni obali Jadranskega morja za vzpostavitev pomorskih avtocest. *Fakulteta za pomorstvo in promet*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.fpp.edu/.../specializacija/MOZN>

- OSTIodstotkov20PRISTANISCodstotkov20OBodstotkov20VZHODNIodstotkov200OBALIdstotkov20JADRANSKEGAodstotkov20MORJAodstotkov20ZA.ppt
132. Pašalič, Ž. (2006). Some Challenges to Croatian Transport Policy in the Process of Accession to the European Union. *Modern Traffic*, 26(special issue), 5–12.
 133. Pirc, M., Strmšnik, K., & Dobnik, J. (2006). Odnos prebivalcev mestne občine Koper do Luke Koper. V *Dela 26. Geografija in sodobni izzivi. Razgledi* (str. 223–243). Ljubljana: Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani.
 134. Poletan Jugovič, T. (2006). The integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean Transport Corridor Network. *Pomorstvo*, 20(1), 49–65.
 135. Poletan Jugovič, T., & Cvetković, M. (2008). *Analiza i prognoza glavnih tokova kontejnerskoga prometa u Svijetu*. *Pomorstvo*, 22(1), 53–71.
 136. *Pomorski grozdi*. Najdeno 27. maja 2008 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>
 137. Port Authority of Trieste. (2007). *Three-year Operational Plan 2007–2009*. Trieste: Port Authority of Trieste.
 138. *Port of Trieste*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu http://www.worldportsource.com/ports/ITA_Port_of_Trieste_1174.php
 139. *Ports and maritime transport issues*. Najdeno 30. maja 2008 na spletnem naslovu <http://www.euractiv.com/en/enlargement/ports-maritime-transport-issues/article-110372>
 140. *PORTUS – Perspectives On Inter-Regional Transport Unitary System*. Najdeno 15. aprila 2009 na spletnem naslovu http://www.ceinet.org/FU_projects.php?pageID=320
 141. *Prevoz blaga v Evropi: nove pobude Komisije za večjo učinkovitost in trajnost*. Najdeno 4. novembra 2007 na spletnem naslovu <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1550&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
 142. Prijon, M. (2004, 27. oktober). Luka v Trstu pogorela po lastni krivdi. *Finance*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/102225>
 143. *Pristanišča*. Najdeno 27. maja 2008 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>
 144. Pritchard, B. (2003). The cooperation among the ports of the North Adriatic Sea. V F. Rota, R. Damiani, S. Drandich, S. Gobet & W. Goruppi (65–68). *Ports and Transport in the Enlarged Europe. EU Policy. Paneuropean Corridors and the Intermodal Route South of the Alps – Cooperation among Ports and Prospects for Short-Sea-Shipping. Proceedings of the International Conference Trieste: Camera di Commercio di Trieste – ISDEE*.
 145. *Prodi za združitev tržaškega in koprškega pristanišča*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.mladina.si/dnevnik/103245/>
 146. *Programsko obdobje 2007–2013: Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013*. Najdeno 16. junija 2010 na

- spletnem naslovu http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2007_2013/
147. *Prometna infrastruktura na Hrvaškem*. Najdeno 25. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=446>
 148. Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo). *Uradni list RS* št. 58/2006
 149. Rodrigue, J. (2005). New Port-Hinterland Relationships: Experiences from North America. *International Workshop on New Generation Port Cities and Global Supply Chains*. Najdeno 10. aprila 2011 na spletnem naslovu http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/jpr_conferences.html
 150. Rudić, D., & Hlača, B. (2005). Feeder service to promote revitalization of the container transport in the Adriatic ports. *Naše more*, 52(1–2), 37–44.
 151. Rudolf, P. (2005). *Analiza razvoja kontejnerskih ladij* (diplomsko delo). Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor.
 152. Siarov, V. (2004). Relevance and potential of intermodal transport in the Mediterranean and Black Sea region. *ECMT/UNECE Seminar: Intermodal transport between Europe and Asia – Relevance and potential*. Kiev: ECMT.
 153. Slack, B. (2001). *Globalisation in Maritime Transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy*. Working Paper No. 8.2001. Milano: Fondazione Eni Enrico Mattei Corso Magenta.
 154. Slovenian Ministry of the Environment and Spatial Planning & Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe. (2006). *Adriatic Sea Partnership (ASP). Background Paper for MAP Bureau Meeting*. Ljubljana & Szentendre: Slovenian Ministry of the Environment and Spatial Planning & Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe.
 155. *Slovenski računovodski standard: Prihodki*. Najdeno 23. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.racunovodja.com/clanki.asp?clanek=608>
 156. *Spremembe Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013*. Najdeno 16. maja 2011 na spletnem naslovu <http://www.eu-skladi.si/predpisi/operativni-programi/2007-2013/operativni-program-razvojaokoljske-in-prometne-infrastrukture>
 157. Štefančič, P. (2003). *Luka Koper kot logistično in distributivno središče za srednjo in vzhodno Evropo* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
 158. *The Ports of Italy*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.assoporti.it>
 159. The Select Committee of Experts on Transfrontier Co-operation. (1998). *Examples and possibilities for transfrontier co-operation between territorial communities or authorities in maritime coastal zones*. Strasbourg: Council of Europe.
 160. The World Bank. (1995, 15. marec). *Croatia. Highway sector project*. Washington: World Bank.

161. The World Bank. (1999, 15. junij). *Republic of Croatia Policy Directions for Transport. Vol. 1 – Main Report*. Washington: World Bank.
162. The World Bank. (2007, 4. maj). *Croatia – Rijeka gateway project*. Washington: World Bank.
163. Thielmann, E. (2003, 9. december). Workshop »Waterways of tomorrow«. *European Dredging Association*. Najdeno 10. aprila 2011 na spletnem naslovu <http://www.european-dredging.info/Documents/Waterways%20of%20Tomorrow/networkintegrat.pdf>
164. Torlaković, S. (2007). *Pomorsko prometna usmeritev srednjeevropskih držav* (diplomsko delo). Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
165. *Trade growth pressure Asian ports*. Najdeno 12. maja 2008 na spletnem naslovu <http://www.mima.gov.my/mima/htmls/papers/pdf/nazery/Tradeodstotkov20growthodstotkov20pressureodstotkov20Asianodstotkov20ports.pdf>
166. *Transport Master Plan*. Najdeno 19. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.bmvit.gv.at/en/verkehr/transportation/masterplan.html>
167. *Transportation & Infrastructure in Italy*. Najdeno 21. junija 2010 na spletnem naslovu <http://www.takingupresidence.com/italy/transport/transportation-and-infrastructure.1.html>
168. Trujillo, L. & Tovar, B. (2007). The European Port Industry: An Analysis of its Economic Efficiency. *Maritime Economics & Logistics*, 9(2), 148–171.
169. Trupac, I. (2002). The Emerging of the Single North Adriatic Port System. *Trasporti Europei*, 7(22), 37–42.
170. Trupac, I. (2006). More Competitiveness Through Slovenian Transport Logistics Cluster – a Case Study. *Modern Traffic*, 26 (special issue), 24–29.
171. Trupac, I., & Dovečar, R. (2006). Strategies of the Port of Koper for New Decades. *Modern Traffic*, 25(special issue), 46–52.
172. Trupac, I., & Kolenc, J. (2002). The Northern Adriatic Ports – joint approach to the European transport market. *IAME 2002 Conference Proceedings*. Najdeno 10. aprila 2011 na spletnem naslovu http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Trupac_et_al.doc
173. *Tržaško in reško pristanišče v sporazum o sodelovanju*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu http://novice.siol.net/default.aspx?site_id=1&page_id=4&article_id=1407101313224040&cid=103&pgn=2
174. Twrdy, E. (2003). *Model optimizacije servisiranja severnojadranskih pristanišč s kontejnerskimi ladjami* (doktorska disertacija). Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
175. Twrdy, E. (2007). *Teorija integralnega in multimodalnega transporta* (zbrano gradivo). Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
176. Van Niekerk, H. (2005). Port Reform and Concessioning in Developing Countries. *Maritime Economics & Logistics*, 7(2), 141–155.

177. Veldman, J. S. & Bückmann, H. E. (2003). A Model on Container Port Competition: An Application for the West European Container Hub-Ports. *Maritime Economics & Logistics*, 5(1), 3–22.
178. Verhoeven, P. (2006, 7. november). Synergies between inland and sea ports. Potential for operational and policy co-operation. *SmartRivers 2006: The International Joint Conference on Synergies for an Efficient Waterways System in Europe and the United States*. Brussels: European Sea Ports Organisation.
179. Verhoeven, P. (2007). Towards a European Sea Ports Policy. *12th Congress on Maritime Traffic and Port Management*. Najdeno 10. aprila 2011 na spletnem naslovu <http://www.orzancongres.com/administracion/upload/imgPrograma/Patrick%20Verhoeven.pdf>
180. Vickerman, J. (2006). *North American Trade & Transportation Trends. CBRE World conference. North American Industrial Breakout Session*. Norfolk: CB Richard Ellis.
181. Vision Working Group with representatives from spatial planning offices from the participating countries and regions. (2007). *Norvision a spatial perspective for the north sea area region*. Essen: PLANCO Consulting GmbH.
182. Waltrisch, M. (2001, 15. marec). Severnojadranska pristanišča v boju s severnoevropskimi. *Finance*. Najdeno 15. oktobra 2007 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/3482>
183. Wang, T. F., & Cullinane, K. (2006). Efficiency of European Container Terminals. *Maritime Economics & Logistics*, 8(1), 82–99.
184. *World Bank Team Visits Port of Reka to Discuss Rijeka Gateway Project*. Najdeno 25. maja 2008 na spletnem naslovu <http://go.worldbank.org/9DS8NVKN80>
185. Zachcial, M., Kramer, H., Lemper, B., & Duhme, W. (2006). *Public financing and charging practices of seaports in EU. Final*. Bremen: Institute of Shipping Economics and Logistics.
186. Zupančič, M. (2002). *Pan-evropski koridorji v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

PRILOGE

KAZALO PRILOG

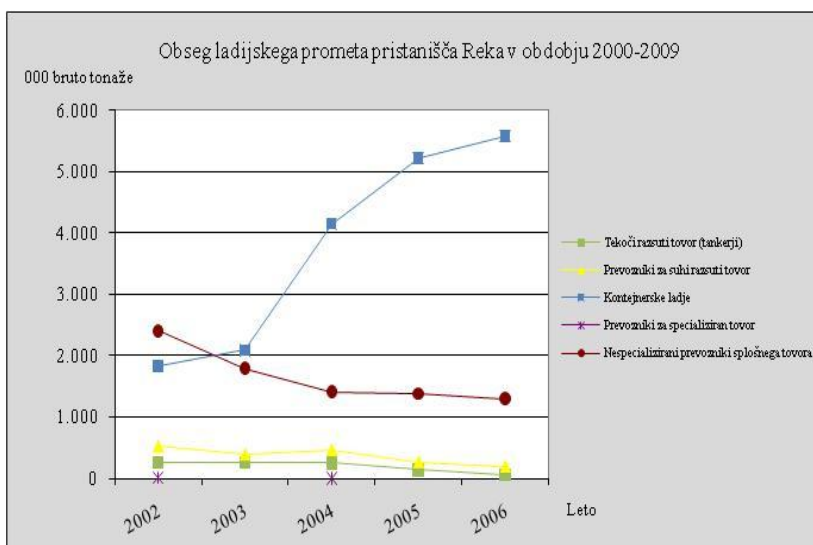
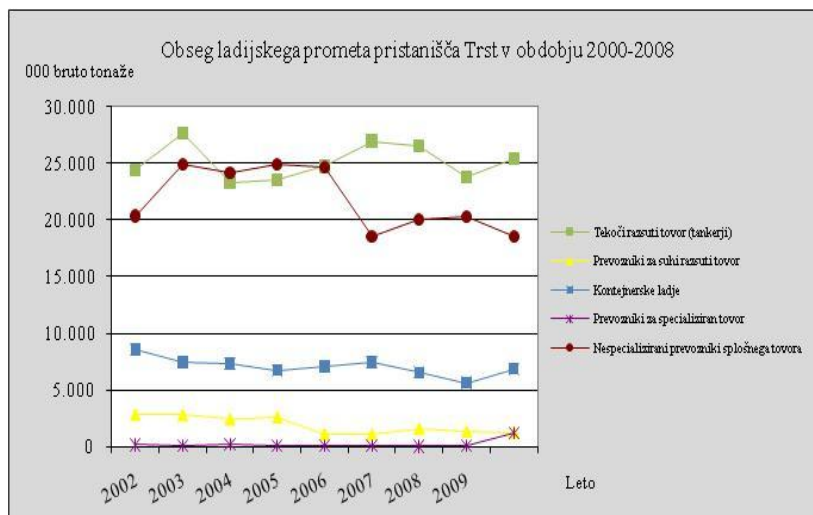
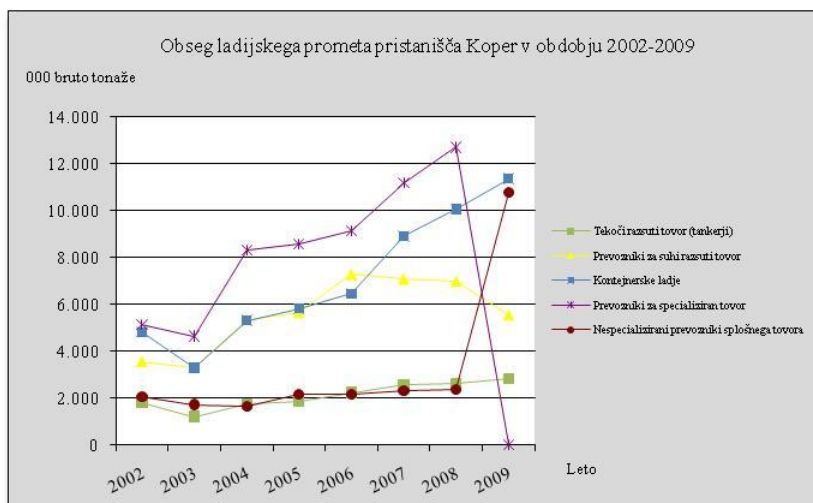
Priloga 1: Obseg ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih v obdobju 2000–2009 (v 000 bruto tonaže)	1
Priloga 2: Grafični prikaz obsega ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih v obdobju 2000–2009 (v 000 bruto tonaže)	2
Priloga 3: Prostorski potek vseevropskih koridorjev	3
Priloga 4: Pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope	4
Priloga 5: Izvorni podatki za pripravo analize konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč	5
Priloga 6: Rezultati posameznih kazalnikov po osnovni analizi konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč	6
Priloga 7: Grafični prikaz kazalnikov po osnovni analizi konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč	7
Priloga 8: Podatki za pripravo modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	8
Priloga 9: Grafični prikaz spremenjenih treh kazalnikov konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	9
Priloga 10: Podatki za pripravo razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	10
Priloga 11: Kazalniki konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč	11

Priloga 1: Obseg ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih v obdobju 2000–2009 (v 000 bruto tonaže)

Plovilo	Leto	2000			2001			2002			2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009										
		Pristanišče			Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka	Koper	Trst	Reka								
Skupaj		...	56.675	...	...	63.407	...	...	17.474	57.596	...	...	14.303	58.327	...	...	22.619	58.259	...	...	24.247	54.849	5.470	...	27.478	55.500	5.081	...	32.765	52.119	6.633	...	35.272	54.780	7.364	...	31.561	...	7.445
Tekoči razsuti tovor (tankerji)		...	24.381	...	...	27.690	...	...	1.788	23.274	...	...	1.210	23.537	...	...	1.748	24.731	...	...	1.867	26.971	259	...	2.232	26.510	256	...	2.572	23.777	249	...	2.631	25.441	137	...	2.833	...	63
Prevozniki za suhi razsuti tovor		...	2.807	...	...	2.783	...	...	3.559	2.417	...	...	3.299	2.609	...	...	5.347	1.096	...	...	5.648	1.065	525	...	7.274	1.563	392	...	7.067	1.319	468	...	6.972	1.251	266	...	5.540	...	191
Kontejnerske ladje		...	8.572	...	...	7.468	...	...	4.818	7.330	...	...	3.296	6.728	...	...	5.316	7.090	...	...	5.820	7.443	1.832	...	6.455	6.545	2.091	...	8.912	5.627	4.147	...	10.058	6.865	5.217	...	11.364	...	5.574
Prevozniki za specializiran tovor		...	169	...	...	129	...	...	5.135	218	...	...	4.645	110	...	...	8.316	116	...	...	8.558	59	6	...	9.154	27	...	...	11.180	63	2	...	12.704	1.223	...	...	21	...	...
Nespecializirani prevozniki splošnega tovora		...	20.342	...	...	24.930	...	...	2.064	24.158	...	...	1.720	24.905	...	...	1.663	24.629	...	...	2.154	18.516	2.405	...	2.148	20.030	1.793	...	2.309	20.329	1.414	...	2.367	18.572	1.377	...	10.780	...	1.302
Ostalo		...	404	...	...	407	...	...	110	199	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Vir: Obseg ladijskega prometa, 2010.

Priloga 2: Grafični prikaz obsega ladijskega prometa v treh pomembnih severnojadranskih pristaniščih v obdobju 2000–2009 (v 000 bruto tonaže)



Priloga 3: Prostorski potek vseevropskih koridorjev



Vir: M. Zupančič, Panevropski koridorji v funkciji vključevanja Slovenije v evropski gospodarski in prometni sistem, 2002, str. 34, zemljevid št 3.3.

Priloga 4: Pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope



Vir: Babić, M., Markovčić Kostelac, M., Košćević Čuvalo, K., Perko N., Ercegovac, B., Čičovački, L., & Halužan, M., *Pretpristupna pomorska strategija Republike Hrvatske*, 2005, str. 22.

Priloga 5: Izvorni podatki za pripravo analize konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč

Država	Leto	Prihodki	Odhodki	Neto dobiček	Skupna sredstva	Skupni promet (v tisoč ton)	Kontejnernski promet (v tisoč ton)	Natovorjen promet (v tisoč ton)	Skupna fiksna sredstva	Prihodki iz nastava pristaniških storitev	Prihodki na podlagi zakona in koncesij oz. drugi prihodki iz poslovanja	Čisti prihodki od poslovanja	Strošek dela	GDP regije (v mio EUR)	GDP države (v mio EUR)	Odstotek pristaniškega prometa od/ k regiji pristanišča	Odstotek pristaniškega prometa od/ k državi pristanišča
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	71.212.364	57.420.691	13.791.673	234.933.939	8.337	806	2.428	196.834.630	60.039.070	1.887.897	61.926.967	15.708.175	925	16.807	3,61%	39,20%
	2000	73.237.923	59.200.244	14.037.679	250.449.188	9.322	916	2.549	211.222.164	59.857.807	1.803.163	61.660.970	15.973.787	1.015	18.481	3,08%	33,30%
	2001	99.445.958	82.753.968	16.691.990	280.168.052	9.354	964	2.508	214.270.117	57.182.709	1.787.655	58.970.364	16.400.353	1.124	20.654	3,09%	34,20%
	2002	108.476.602	88.589.927	19.886.674	274.125.084	9.431	1.206	2.696	221.934.099	55.462.936	1.920.974	57.383.911	16.979.971	1.270	23.129	3,26%	37,20%
	2003	76.086.573	59.471.373	16.615.200	294.451.894	11.036	1.285	3.186	255.040.723	58.617.629	3.411.736	62.029.365	18.346.972	1.374	25.114	2,94%	34,50%
	2004	88.316.922	70.827.084	17.489.838	310.198.497	12.403	1.593	3.469	255.244.254	66.724.878	3.261.934	69.986.812	18.910.673	1.471	27.073	2,75%	32,50%
	2005	94.465.012	76.979.446	17.485.566	315.719.094	13.066	1.763	3.804	259.590.713	79.833.041	6.546.972	86.380.013	19.760.640	1.540	28.750	2,66%	32,00%
	2006	105.053.715	85.096.876	19.956.840	340.203.129	14.031	2.121	3.373	307.439.168	91.587.898	5.793.778	97.381.676	21.990.062	1.678	31.050	2,45%	29,80%
	2007	121.526.410	96.458.022	25.068.388	434.312.786	15.363	2.638	3.764	405.307.103	107.387.401	3.944.414	111.331.815	25.073.937	1.906	34.568	2,52%	29,00%
	2008	131.053.399	117.318.074	13.735.325	534.709.567	16.050	2.990	3.722	490.179.850	119.862.768	1.658.550	121.521.318	30.697.827	1.946	37.305	2,76%	32,00%
2009	113.579.344	172.770.347	-59.191.003	521.534.016	13.144	3.038	3.451	496.479.516	105.551.191	1.730.479	107.281.670	30.156.242	2.062	35.384	2,76%	32,00%	
Italija – pristanišče v Trstu	2005	46.335.948	47.861.768	-1.525.820	147.274.949	47.718	2.314	4.661	122.366.796	3.706.752	18.063.402	21.770.154	12.689.553	32.706	1.429.479	0,08%	3,68%
	2006	41.371.382	42.733.721	-1.362.339	128.065.173	48.168	2.398	5.062	105.488.617	5.971.538	16.779.010	22.750.548	12.817.730	34.154	1.485.377	0,08%	3,42%
	2007	63.456.510	61.662.235	1.794.275	126.437.541	46.116	2.832	4.879	104.542.282	12.066.145	18.087.009	30.153.154	12.393.857	35.711	1.546.177	0,11%	4,93%
	2008	54.739.610	49.867.382	4.872.228	120.299.145	48.279	3.119	5.056	98.363.460	12.629.717	18.550.480	31.180.197	13.136.323	37.195	1.567.851	0,13%	5,39%
	2009	51.067.466	53.656.074	-2.588.608	114.005.641	44.393	2.866	4.567	90.161.608	11.744.304	20.039.067	31.783.371	11.142.047	38.698	1.520.870	0,09%	4,12%
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	27.474.889	27.330.692	144.197	41.146.905	11.572	702	1.047	29.310.230	21.533.208	5.366.228	26.899.436	13.716.435	15.125	32.759	11,77%	25,00%
	2005	26.287.564	26.145.146	142.417	33.295.995	11.864	891	1.283	18.666.901	22.406.361	3.285.726	25.692.087	12.965.625	16.832	35.725	13,94%	29,50%
	2006	27.655.877	27.053.531	602.345	35.643.098	10.887	1.081	1.276	19.571.177	24.655.617	2.432.455	27.088.072	12.550.275	18.393	39.102	16,01%	33,00%
	2007	31.666.621	31.132.250	534.371	77.407.463	13.212	1.878	1.408	60.618.322	28.255.697	2.845.345	31.101.041	13.341.147	20.035	42.833	13,71%	29,00%
2008	31.876.229	31.599.307	276.922	75.879.526	12.392	2.260	1.336	59.330.001	26.508.022	4.622.754	31.130.776	13.580.243	21.669	47.370	21,19%	43,00%	
2009	27.576.644	27.164.755	411.889	70.485.130	11.238	1.753	1.371	56.964.736	24.282.157	2.619.650	26.901.807	12.090.624	23.298	45.379	25,95%	52,00%	

Vir: Luka Koper, d.d., 2011; Luka Rijeka, d.d., 2011; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011; Eurostat Statistics, 2011; Autorita Portuale di Trieste, 2010.


Legenda:

- Ocene na podlagi trenda.
- Ocene na podlagi podatkov o odstotku pristaniškega prometa od/ k državi pristanišča ter razmerju bruto dodane vrednosti v dejavnosti, ki vključuje promet med regijo in državo pristanišča.
- Ocene na podlagi podatkov o skupnem prometu tržaškega pristanišča in tistega, namenjenega italijanskemu trgu po podatkih statistike tržaškega pristanišča in baze Eurostata.

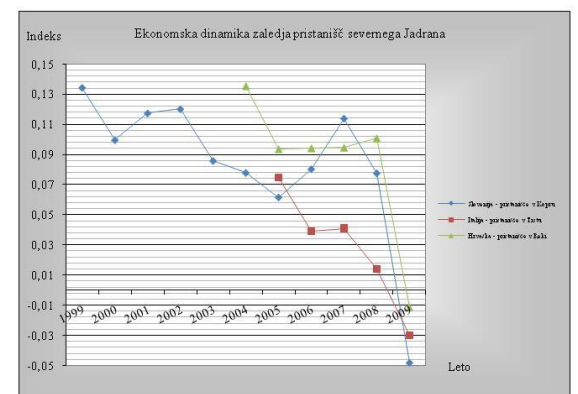
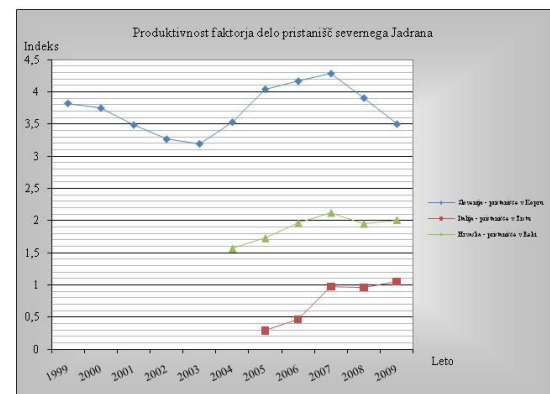
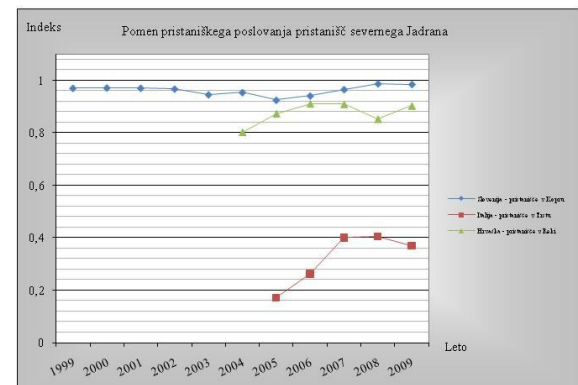
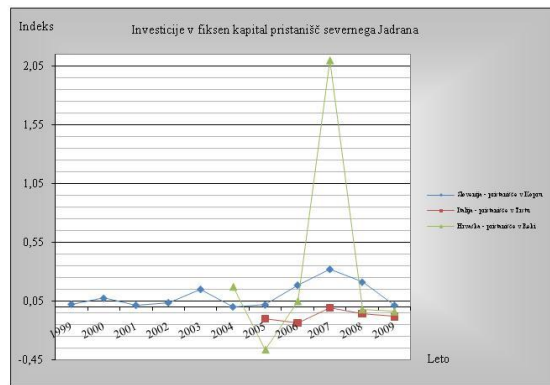
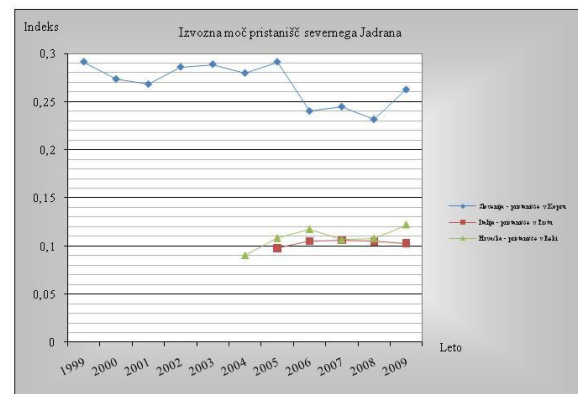
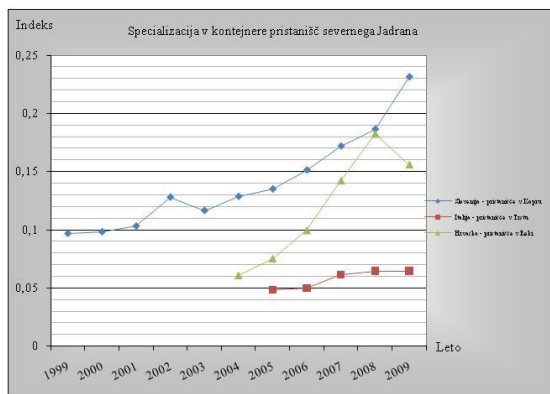
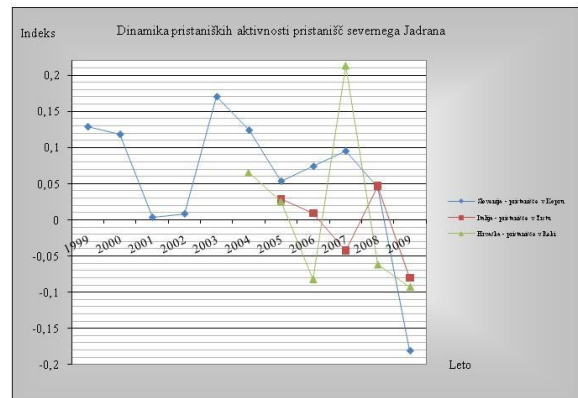
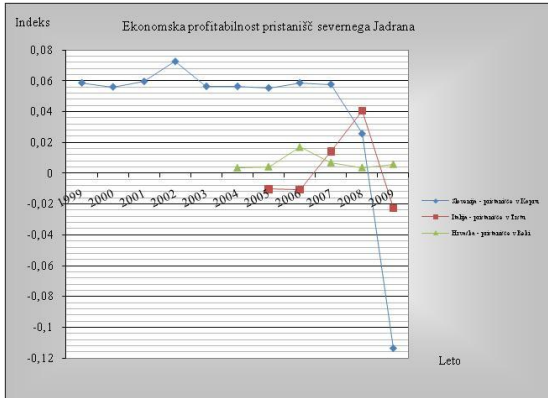
Priloga 6: Rezultati posameznih kazalnikov po osnovni analizi konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč

Država	Leto	R1: Ekonomska profitabilnost	R2: Dinamika prist. aktivnosti	R3: Specializacija v kontejnerje	R4: Izvozna moč pristanišč	R5: Investicije v fiksni kapital	R6: Pomen prist. poslovanja	R7: Produktivnost faktorja delo	R8: Ek. dinamika prist. zaledja
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	0,059	0,129	0,097	0,291	0,023	0,970	3,822	0,134
	2000	0,056	0,118	0,098	0,273	0,073	0,971	3,747	0,100
	2001	0,060	0,003	0,103	0,268	0,014	0,970	3,487	0,117
	2002	0,073	0,008	0,128	0,286	0,036	0,967	3,266	0,120
	2003	0,056	0,170	0,116	0,289	0,149	0,945	3,195	0,086
	2004	0,056	0,124	0,128	0,280	0,001	0,953	3,528	0,078
	2005	0,055	0,053	0,135	0,291	0,017	0,924	4,040	0,062
	2006	0,059	0,074	0,151	0,240	0,184	0,941	4,165	0,080
	2007	0,058	0,095	0,172	0,245	0,318	0,965	4,283	0,114
	2008	0,026	0,045	0,186	0,232	0,209	0,986	3,905	0,078
	2009	-0,113	-0,181	0,231	0,263	0,013	0,984	3,500	-0,048
Italija – pristanišče v Trstu	2005	-0,010	0,028	0,048	0,098	-0,101	0,170	0,292	0,075
	2006	-0,011	0,009	0,050	0,105	-0,138	0,262	0,466	0,039
	2007	0,014	-0,043	0,061	0,106	-0,009	0,400	0,974	0,041
	2008	0,041	0,047	0,065	0,105	-0,059	0,405	0,961	0,014
	2009	-0,023	-0,080	0,065	0,103	-0,083	0,370	1,054	-0,030
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	0,004	0,065	0,061	0,090	0,171	0,801	1,570	0,136
	2005	0,004	0,025	0,075	0,108	-0,363	0,872	1,728	0,094
	2006	0,017	-0,082	0,099	0,117	0,048	0,910	1,965	0,094
	2007	0,007	0,214	0,142	0,107	2,097	0,909	2,118	0,095
	2008	0,004	-0,062	0,182	0,108	-0,021	0,852	1,952	0,101
	2009	0,006	-0,093	0,156	0,122	-0,040	0,903	2,008	-0,012

Legenda:

 Ocene na podlagi trenda.

Priloga 7: Grafični prikaz kazalnikov po osnovni analizi konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč



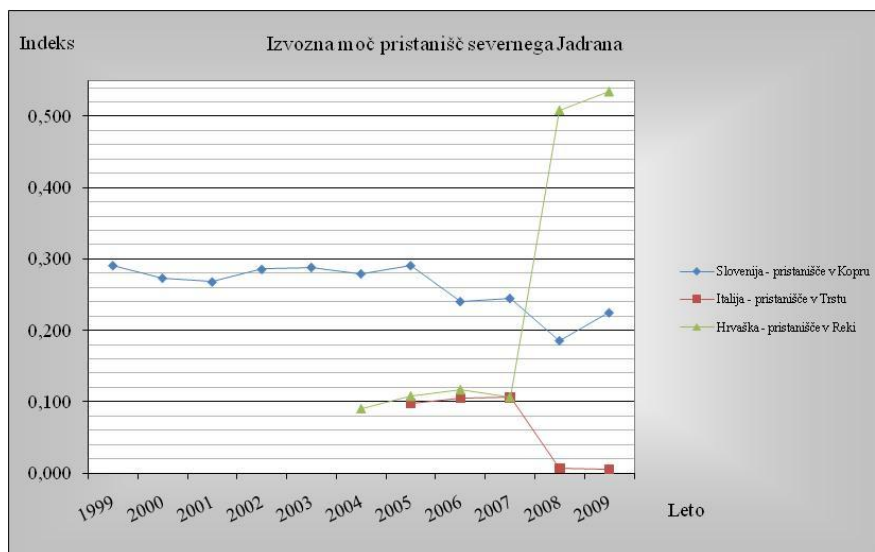
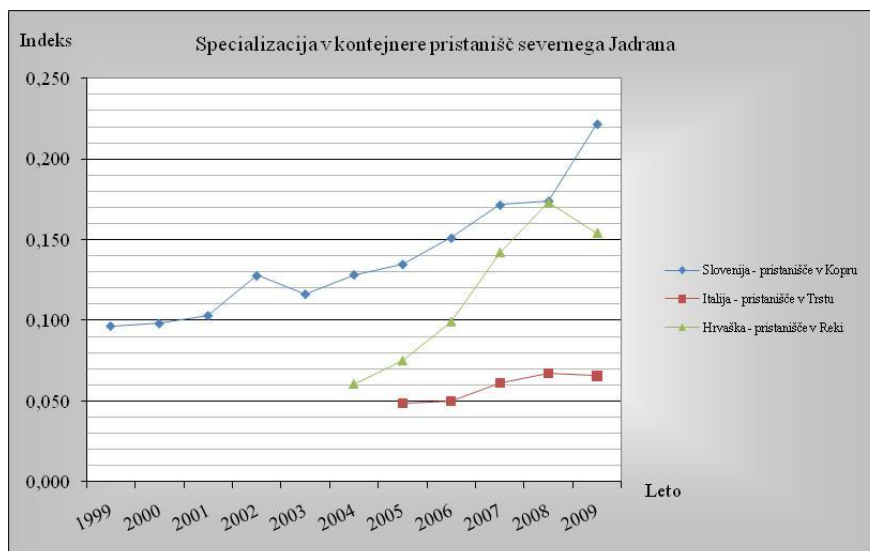
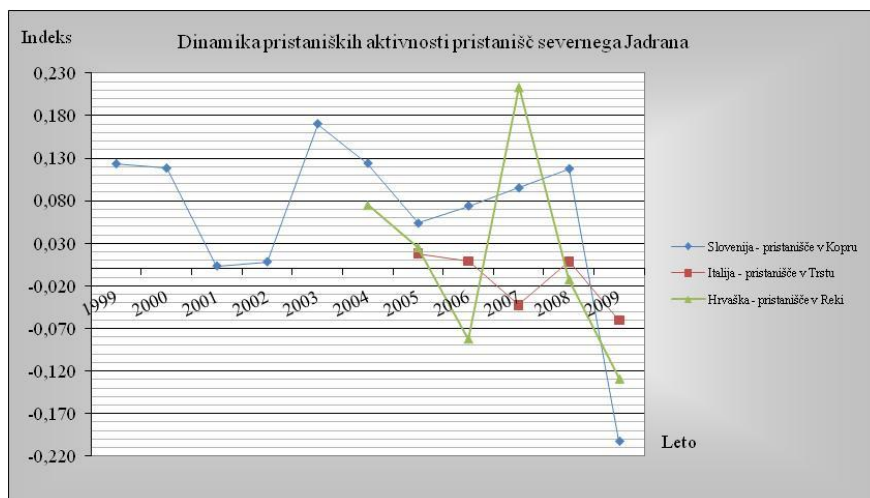
Priloga 8: Podatki za pripravo modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Država	Leto	Prihodki	Odhodki	Neto dobiček	Skupna sredstva	Skupni promet (v tisoč ton)	Kontejnerni promet (v tisoč ton)	Natovorjen promet (v tisoč ton)	Skupna fiksna sredstva	Prihodki iz naslova pristaniških storitev	Prihodki na podlagi zakona in koncesij oz. drugi prihodki iz poslovanja	Čisti prihodki od poslovanja	Strošek dela	GDP regije (v mio EUR)	GDP države (v mio EUR)	Odstotek pristaniškega prometa od k regiji pristanišča	Odstotek pristaniškega prometa od k državi pristanišča
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	71.212.364	57.420.691	13.791.673	234.933.939	8.337	806	2.428	196.834.630	60.039.070	1.887.897	61.926.967	15.708.175	925	16.807	3,61%	39,20%
	2000	73.237.923	59.200.244	14.037.679	250.449.188	9.522	916	2.549	211.222.164	59.857.807	1.803.163	61.660.970	15.973.787	1.015	18.481	3,08%	33,30%
	2001	99.445.958	82.753.968	16.691.990	280.168.052	9.354	964	2.508	214.270.117	57.182.709	1.787.655	58.970.364	16.400.353	1.124	20.654	3,09%	34,20%
	2002	108.476.602	88.589.927	19.886.674	274.125.084	9.431	1.206	2.696	221.934.099	55.462.936	1.920.974	57.383.911	16.979.971	1.270	23.129	3,26%	37,20%
	2003	76.086.573	59.471.373	16.615.200	294.451.894	11.036	1.285	3.186	255.040.723	58.617.629	3.411.736	62.029.365	18.346.972	1.374	25.114	2,94%	34,50%
	2004	88.316.922	70.827.084	17.489.838	310.198.497	12.403	1.593	3.469	255.244.254	66.724.878	3.261.934	69.986.812	18.910.673	1.471	27.073	2,75%	32,50%
	2005	94.465.012	76.979.446	17.485.566	315.719.094	13.066	1.763	3.804	259.590.713	79.833.041	6.546.972	86.380.013	19.760.640	1.540	28.750	2,66%	32,00%
	2006	105.053.715	85.096.876	19.956.840	340.203.129	14.031	2.121	3.373	307.439.168	91.587.898	5.793.778	97.381.676	21.990.062	1.678	31.050	2,45%	29,80%
	2007	121.526.410	96.458.022	25.068.388	434.312.786	15.363	2.638	3.764	405.307.103	107.387.401	3.944.414	111.331.815	25.073.937	1.906	34.568	2,52%	29,00%
	2008	131.053.399	117.318.074	13.735.325	534.709.567	17.166	2.990	3.181	490.179.850	119.862.768	1.658.550	121.521.318	30.697.827	1.946	37.305	2,76%	32,00%
2009	113.579.344	172.770.347	-59.191.003	521.534.016	13.694	3.038	3.078	496.479.516	105.551.191	1.730.479	107.281.670	30.156.242	2.062	35.384	2,76%	32,00%	
Italija – pristanišče v Trstu	2005	46.335.948	47.861.768	-1.525.820	147.274.949	47.718	2.314	4.661	122.366.796	3.706.752	18.063.402	21.770.154	12.689.553	32.706	1.429.479	0,08%	3,68%
	2006	41.371.382	42.733.721	-1.362.339	128.065.173	48.168	2.398	5.062	105.488.617	5.971.538	16.779.010	22.750.548	12.817.730	34.154	1.485.377	0,08%	3,42%
	2007	63.456.510	61.662.235	1.794.275	126.437.541	46.116	2.832	4.879	104.542.282	12.066.145	18.087.009	30.153.154	12.393.857	35.711	1.546.177	0,11%	4,93%
	2008	54.739.610	49.867.382	4.872.228	120.299.145	46.508	3.119	294	98.363.460	12.629.717	18.550.480	31.180.197	13.136.323	37.195	1.567.851	0,13%	5,39%
	2009	51.067.466	53.656.074	-2.588.608	114.005.641	43.724	2.866	233	90.161.608	11.744.304	20.039.067	31.783.371	11.142.047	38.698	1.520.870	0,09%	4,12%
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	27.474.889	27.330.692	144.197	41.146.905	11.572	702	1.047	29.310.230	21.533.208	5.366.228	26.899.436	13.716.435	15.125	32.759	11,77%	25,00%
	2005	26.287.564	26.145.146	142.417	33.295.995	11.864	891	1.283	18.666.901	22.406.361	3.285.726	25.692.087	12.965.625	16.832	35.725	13,94%	29,50%
	2006	27.655.877	27.053.531	602.345	35.643.098	10.887	1.081	1.276	19.571.177	24.655.617	2.432.455	27.088.072	12.550.275	18.393	39.102	16,01%	33,00%
	2007	31.666.621	31.132.250	534.371	77.407.463	13.212	1.878	1.408	60.618.322	28.255.697	2.845.345	31.101.041	13.341.147	20.035	42.833	13,71%	29,00%
	2008	31.876.229	31.599.307	276.922	75.879.526	13.048	2.260	6.639	59.330.001	26.508.022	4.622.754	31.130.776	13.580.243	21.669	47.370	21,19%	43,00%
	2009	27.576.644	27.164.755	411.889	70.485.130	11.358	1.753	6.078	56.964.736	24.282.157	2.619.650	26.901.807	12.090.624	23.298	45.379	25,95%	52,00%

Legenda:

Obravnavana leta v analizi konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.


Priloga 9: Grafični prikaz spremenjenih treh kazalnikov konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč



Priloga 10: Podatki za pripravo razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Država	Leto	Prihodki	Odhodki	Neto dobiček	Skupna sredstva	Skupni promet (v tisoč ton)	Kontejnnerski promet (v tisoč ton)	Natovorjen promet (v tisoč ton)	Skupna fiksna sredstva	Prihodki iz naslova pristaniških storitev	Prihodki na podlagi zakona in koncesij oz. drugi prihodki iz poslovanja	Čisti prihodki od poslovanja	Strošek dela	GDP regije (v mio EUR)	GDP države (v mio EUR)	Odstotek pristaniškega prometa od k regiji pristanišča	Odstotek pristaniškega prometa od k državi pristanišča
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	71.212.364	57.420.691	13.791.673	234.933.939	8.337	806	2.428	196.834.630	60.039.070	1.887.897	61.926.967	15.708.175	925	16.807	3,61%	39,20%
	2000	73.237.923	59.200.244	14.037.679	250.449.188	9.322	916	2.549	211.222.164	59.857.807	1.803.163	61.660.970	15.973.787	1.015	18.481	3,08%	33,30%
	2001	99.445.958	82.753.968	16.691.990	280.168.052	9.354	964	2.508	214.270.117	57.182.709	1.787.655	58.970.364	16.400.353	1.124	20.654	3,09%	34,20%
	2002	108.476.602	88.589.927	19.886.674	274.125.084	9.431	1.206	2.696	221.934.099	55.462.936	1.920.974	57.383.911	16.979.971	1.270	23.129	3,26%	37,20%
	2003	76.086.573	59.471.373	16.615.200	294.451.894	11.036	1.285	3.186	255.040.723	58.617.629	3.411.736	62.029.365	18.346.972	1.374	25.114	2,94%	34,50%
	2004	88.316.922	70.827.084	17.489.838	310.198.497	12.403	1.593	3.469	255.244.254	66.724.878	3.261.934	69.986.812	18.910.673	1.471	27.073	2,75%	32,50%
	2005	94.465.012	76.979.446	17.485.566	315.719.094	13.066	1.763	3.804	259.590.713	79.833.041	6.546.972	86.380.013	19.760.640	1.540	28.750	2,66%	32,00%
	2006	105.053.715	85.096.876	19.956.840	340.203.129	14.031	2.121	3.373	307.439.168	91.587.898	5.793.778	97.381.676	21.990.062	1.678	31.050	2,45%	29,80%
	2007	121.526.410	96.458.022	25.068.388	434.312.786	15.363	2.638	3.764	405.307.103	107.387.401	3.944.414	111.331.815	25.073.937	1.906	34.568	2,52%	29,00%
	2008	131.053.399	117.318.074	13.735.325	534.709.567	22.545	8.369	3.428	490.179.850	119.862.768	1.658.550	121.521.318	30.697.827	1.946	37.305	2,76%	32,00%
2009	113.579.344	172.770.347	-59.191.003	521.534.016	18.313	7.657	3.285	496.479.516	105.551.191	1.730.479	107.281.670	30.156.242	2.062	35.384	2,76%	32,00%	
Italija – pristanišče v Trstu	2005	46.335.948	47.861.768	-1.525.820	147.274.949	47.718	2.314	4.661	122.366.796	3.706.752	18.063.402	21.770.154	12.689.553	32.706	1.429.479	0,08%	3,68%
	2006	41.371.382	42.733.721	-1.362.339	128.065.173	48.168	2.398	5.062	105.488.617	5.971.538	16.779.010	22.750.548	12.817.730	34.154	1.485.377	0,08%	3,42%
	2007	63.456.510	61.662.235	1.794.275	126.437.541	46.116	2.832	4.879	104.542.282	12.066.145	18.087.009	30.153.154	12.393.857	35.711	1.546.177	0,11%	4,93%
	2008	54.739.610	49.867.382	4.872.228	120.299.145	43.389	0	294	98.363.460	12.629.717	18.550.480	31.180.197	13.136.323	37.195	1.567.851	0,13%	5,39%
	2009	51.067.466	53.656.074	-2.588.608	114.005.641	40.858	0	233	90.161.608	11.744.304	20.039.067	31.783.371	11.142.047	38.698	1.520.870	0,09%	4,12%
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	27.474.889	27.330.692	144.197	41.146.905	11.572	702	1.047	29.310.230	21.533.208	5.366.228	26.899.436	13.716.435	15.125	32.759	11,77%	25,00%
	2005	26.287.564	26.145.146	142.417	33.295.995	11.864	891	1.283	18.666.901	22.406.361	3.285.726	25.692.087	12.965.625	16.832	35.725	13,94%	29,50%
	2006	27.655.877	27.053.531	602.345	35.643.098	10.887	1.081	1.276	19.571.177	24.655.617	2.432.455	27.088.072	12.550.275	18.393	39.102	16,01%	33,00%
	2007	31.666.621	31.132.250	534.371	77.407.463	13.212	1.878	1.408	60.618.322	28.255.697	2.845.345	31.101.041	13.341.147	20.035	42.833	13,71%	29,00%
	2008	31.876.229	31.599.307	276.922	75.879.526	10.788	0	6.392	59.330.001	26.508.022	4.622.754	31.130.776	13.580.243	21.669	47.370	21,19%	43,00%
	2009	27.576.644	27.164.755	411.889	70.485.130	9.605	0	5.871	56.964.736	24.282.157	2.619.650	26.901.807	12.090.624	23.298	45.379	25,95%	52,00%


Legenda:

 Obravnavana leta v analizi konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.

Priloga 11: Kazalniki konkurenčnosti treh severnojadranskih pristanišč po metodi Promethee v primeru razširjenega modela skupnega sistema severnojadranskih pristanišč

Država/ pristanišče	Leto	R2: Dinamika pristaniških aktivnosti	R3: Specializacija v kontejnerje	R4: Izvozna moč pristanišč
Slovenija – pristanišče v Kopru	1999	0,074	0,097	0,291
	2000	0,118	0,098	0,273
	2001	0,003	0,103	0,268
	2002	0,008	0,128	0,286
	2003	0,170	0,116	0,289
	2004	0,124	0,128	0,280
	2005	0,053	0,135	0,291
	2006	0,074	0,151	0,240
	2007	0,095	0,172	0,245
	2008	0,467	0,371	0,152
2009	-0,188	0,418	0,179	
Italija – pristanišče v Trstu	2005	0,017	0,048	0,098
	2006	0,009	0,050	0,105
	2007	-0,043	0,061	0,106
	2008	-0,059	0,000	0,007
	2009	-0,058	0,000	0,006
Hrvaška – pristanišče v Reki	2004	0,084	0,061	0,090
	2005	0,025	0,075	0,108
	2006	-0,082	0,099	0,117
	2007	0,214	0,142	0,107
	2008	-0,184	0,000	0,593
	2009	-0,110	0,000	0,611

Legenda:

 Obravnavana leta v analizi konkurenčnosti po modelu skupnega sistema severnojadranskih pristanišč.